



**PARLEMENT  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral  
des interpellations et  
des questions orales**

—

**Commission de l'infrastructure,  
chargée des travaux publics  
et des communications**

—

**RÉUNION DU  
MERCREDI 8 OCTOBRE 2008**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag  
van de interpellaties en  
mondelijke vragen**

—

**Commissie voor de infrastructuur,  
belast met openbare werken  
en verkeerswezen**

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 8 OKTOBER 2008**

—

---

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

**SOMMAIRE****INHOUD**

QUESTIONS ORALES	11	MONDELINGE VRAGEN	11
- de Mme Céline Delforge	11	- van mevrouw Céline Delforge	11
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'aménagement cycliste de la chaussée de Charleroi".		betreffende "de aanleg van een fietspad op de Steenweg op Charleroi".	
- de Mme Céline Delforge	12	- van mevrouw Céline Delforge	12
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la régularité des trams sur l'axe Nord/Midi".		betreffende "de stiptheid van de trams op de Noord-Zuidas".	
INTERPELLATIONS	16	INTERPELLATIES	16
- de M. Rachid Madrane	16	- van de heer Rachid Madrane	16
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les files d'attente devant les 'Bootik' de la STIB lors du renouvellement des abonnements et des paiements aux guichets".		betreffende "de rijen wachtenden voor de loketten van 'Bootik' van de MIVB voor de verlenging van abonnements en de betaling aan de loketten".	
Interpellation jointe de Mme Caroline Persoons,	16	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Caroline Persoons,	16

concernant "les files d'attente lors de l'achat des abonnements STIB".		betreffende "de rijen wachtenden aan de loketten van de MIVB voor abonnementen".	
Interpellation jointe de Mme Julie de Grootte,	16	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Julie de Grootte,	16
concernant "la rentrée aux 'Bootik ' et le retard de fabrication de la carte MOBIB".		betreffende "de periode na de vakantie bij 'Bootik' en de vertraging bij de fabricage van de MOBIB-kaart".	
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	16	Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	16
concernant "les nombreuses questions relatives au passage de la STIB à la carte MOBIB".		betreffende "de vele vragen over de invoering van de MOBIB-kaart bij de MIVB".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	16	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	16
concernant "la délivrance des abonnements STIB en ce début d'année".		betreffende "de afgifte van de abonnements van de MIVB aan het begin van het jaar".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Hervé Doyen, M. Rachid Madrane, Mme Caroline Persoons, Mme Céline Delforge.</i>	24	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers : de heer Pascal Smet, minister, de heer Hervé Doyen, de heer Rachid Madrane, mevrouw Caroline Persoons, mevrouw Céline Delforge.</i>	
- de Mme Viviane Teitelbaum	36	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	36
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le carrefour Churchill-Vanderkindere".		betreffende "het kruispunt Churchill-Vanderkindere".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	38	<i>Bespreking – Sprekers : de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	38

QUESTIONS ORALES	42	MONDELINGE VRAGEN	42
- de Mme Viviane Teitelbaum	42	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	42
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'achat de septante bus au gaz par la STIB".		betreffende "de aankoop van 70 bussen op gas door de MIVB".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	45	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	45
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la déviation des lignes de tram vers la Gare centrale".		betreffende "de omlegging van de tramlijnen naar het Centraal station".	
- de M. Walter Vandenbossche	48	- van de heer Walter Vandenbossche	48
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Moibiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la passerelle du Peterbos".		betreffende "de voetgangersbrug van het Peterbos".	
Question orale jointe de Mme Isabelle Emmery,	48	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Emmery,	48
concernant "la démolition de la passerelle en bois 'Peterbos' au-dessus du boulevard Groeninckx-De May".		betreffende "het afbreken van de houten voetgangersbrug 'Peterbos' over de Groeninckx-De Maylaan".	
INTERPELLATIONS	52	INTERPELLATIES	52
- de Mme Françoise Schepmans	53	- van mevrouw Françoise Schepmans	53

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le citytrip en Europe offert par la STIB".		betreffende "een citytrip in Europa aangeboden door de MIVB".	
Interpellation jointe de Mme Céline Fremault,	53	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Fremault,	53
concernant "l'action publicitaire 'My metro is fantastic'".		betreffende "de reclamecampagne 'My metro is fantastic'".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Yaron Pesztat, M. Pascal Smet, ministre, Mme Françoise Schepmans, Mme Céline Fremault.</i>	55	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers : de heer Yaron Pesztat, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Françoise Schepmans, mevrouw Céline Fremault.</i>	55
- de Mme Françoise Schepmans	57	- van mevrouw Françoise Schepmans	57
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le déménagement des activités administratives de la STIB".		betreffende "de verhuizing van de administratieve activiteiten van de MIVB".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Françoise Schepmans.</i>	58	<i>Bespreking – Sprekers : de heer Pascal Smet, ministre, mevrouw Françoise Schepmans.</i>	58
QUESTIONS ORALES	60	MONDELINGE VRAGEN	60
- de Mme Françoise Schepmans	61	- van mevrouw Françoise Schepmans	61
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les places disponibles dans les parkings".		betreffende "de beschikbare parkeerplaatsen in parkings".	

<p>- de M. Philippe Pivin 63</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "certaines publicités sur les bus de la STIB".</p>	<p>- van de heer Philippe Pivin 63</p> <p>aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "sommige reclames op de bussen van de MIVB".</p>
<p>- de M. Stéphane de Lobkowicz 65</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la réalisation de 1.000 brochures de 124 pages devant informer les Bruxellois de la consultation publique relative au Plan régional de déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale Iris 2 pour un coût de plus de 80.000 euros".</p>	<p>- van de heer Stéphane de Lobkowicz 65</p> <p>aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de 80.000 euros kosten voor het maken van een brochure om de Brusselaars in te lichten over het openbaar onderzoek in verband met het Gewestelijk Vervoerplan Iris 2".</p>
<p>- de Mme Amina Derbaki Sbaï 67</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les transports publics : la sécurité dans les arrêts bus/tram et dans les abords des pôles d'échanges multimodaux et l'autonomie des personnes aveugles et malvoyantes".</p>	<p>- van mevrouw Amina Derbaki Sbaï 67</p> <p>aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het openbaar vervoer: de veiligheid aan de tram-/bushaltes en in de buurt van overstapplaatsen en de zelfredzaamheid van blinden en slechtzienden".</p>
<p>- de Mme Marion Lemesre 71</p> <p>à Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la nouvelle campagne de la STIB".</p>	<p>- van mevrouw Marion Lemesre 71</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de nieuwe MIVB-campagne".</p>
<p>- de M. Philippe Pivin 71</p>	<p>- van de heer Philippe Pivin 71</p>

<p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le tram n° 9".</p>		<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "tram 9".</p>	
<p>- de Mme Françoise Schepmans</p>	74	<p>- van mevrouw Françoise Schepmans</p>	74
<p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la coordination des chantiers de rentrée".</p>		<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de coördinatie van de werken na de vakantie".</p>	
<p>- de Mme Viviane Teitelbaum</p>	76	<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum</p>	76
<p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'édition 2008 de la semaine de la mobilité et de la journée sans voiture à Bruxelles".</p>		<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de week van de mobiliteit en de autoloze dag in 2008".</p>	
<p>Question orale jointe de Mme Adelheid Byttebier,</p> <p>concernant "le manque d'initiatives lors de la journée européenne sans voiture le 22.9.2008".</p>	77	<p>Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Adelheid Byttebier,</p> <p>betreffende "het gebrek aan initiatieven op de Europese dag zonder auto mobiel van 22 september 2008".</p>	77
<p>- de Mme Valérie Seyns</p>	77	<p>- van mevrouw Valérie Seyns</p>	77
<p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>et à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,</p>		<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>en aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,</p>	



concernant "la présence de particules fines dans les bus articulés de la STIB".		betreffende "de aanwezigheid van fijnstofdeeltjes in de gelede bussen van de MIVB".	
INTERPELLATIONS	80	INTERPELLATIES	80
- de M. Yaron Pesztat	80	- van de heer Yaron Pesztat	80
à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,		tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
et à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Égalité des chances et du Port de Bruxelles,		en tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,	
concernant "la zone du canal".		betreffende "de kanaalzone".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat, M. Yaron Pesztat.</i>	84	<i>Bespreking – Sprekers : de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris, de heer Yaron Pesztat.</i>	84
- de Mme Françoise Schepmans	94	- van mevrouw Françoise Schepmans	94
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
et à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Égalité		en tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met	

des chances et du Port de Bruxelles,		Ambtenarenzaken, gelijkheidsbeleid en de Haven van Brussel,	
concernant "la délocalisation des entreprises à l'avenue du Port".		betreffende "de delocalisatie van de bedrijven aan de Havenlaan".	
<i>Discussion – Oratrice : Mme Brigitte Grouwels</i> , secrétaire d'Etat.	96	<i>Bespreking – Spreker : mevrouw Brigitte Grouwels</i> , staatssecretaris,	96
QUESTIONS ORALES	99	MONDELINGE VRAGEN	99
- de Mme Carla Dejonghe	99	- van mevrouw Carla Dejonghe	99
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
et à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Égalité des chances et du Port de Bruxelles,		en aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkheidsbeleid en de Haven van Brussel,	
concernant "la possibilité de faciliter l'accès des cyclistes le long du port".		betreffende "de mogelijkheid de toegang voor fietsers langs de haven te verbeteren".	
- de Mme Françoise Schepmans	102	- van mevrouw Françoise Schepmans	102
à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et du Port de Bruxelles,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkheidsbeleid en de Haven van Brussel,	
concernant "le transport des déchets ménagers".		betreffende "het vervoer van huishoudelijk afval".	

*Présidence : M. Willy Decourty, premier vice-président.  
Voorzitterschap: de heer Willy Decourty, eerste ondervoorzitter.*

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'aménagement cycliste de la chaussée de Charleroi".**

**M. le président.-** La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.-** Le tronçon de la chaussée de Charleroi entre Ma Campagne et la place Stéphanie indique aux cyclistes, à l'aide d'un marquage au sol représentant des vélos, qu'ils doivent rouler entre les rails du tram.

Il est donc fréquent de voir des cyclistes rouler entre les rails, talonnés par un tram. Cette situation est particulièrement dangereuse puisque, à la moindre chute, le cycliste court un risque évident de se retrouver sous le tram.

Pouvez-vous m'expliquer ce choix "accidentogène" et me dire si une autre solution est à l'étude ?

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il n'y a pas d'autre solution. Je crois que le réaménagement décidé par mon prédécesseur est une erreur. Je l'ai déjà dit.

Actuellement, le seul endroit où l'on peut faire circuler les cyclistes, c'est précisément entre les rails, parce qu'à côté de ceux-ci, c'est encore plus dangereux, étant donné que les voitures sont garées

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de aanleg van een fietspad op de Steenweg op Charleroi".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Op de Charleroisesteenweg tussen Ma Campagne en het Stefaniaplein, moeten de fietsers volgens de wegmarkeringen tussen de tramsporen rijden.*

*Vaak zie je er fietsers rijden met een tram op hun hielen. Dat is erg gevaarlijk. Als de fietser valt, ligt hij gegarandeerd onder de tram.*

*Overweegt u een andere oplossing?*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Er is geen andere oplossing. Naast de rails fietsen is nog veel gevaarlijker, omdat de wagens erg dicht bij de rijweg geparkeerd staan.*

*Helaas is de Charleroisesteenweg vrij recent heraangelegd en zal daar dus de komende jaren niets aan veranderen. Wij hebben de*

très près.

Je regrette le profil de la chaussée de Charleroi. Elle a été réaménagée il y a quelques années et, vu que c'est récent, je ne pense pas qu'il soit dans la politique de la Région de la refaire dans les années qui viennent.

Par conséquent, nous avons seulement apposé des logos entre les rails pour attirer l'attention des cyclistes sur le fait qu'il est moins dangereux de rouler à cet endroit. Il n'y a, à ma connaissance, pas trop d'accidents. C'est la conséquence des erreurs du passé et de la frilosité de certains à l'époque.

**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.**- Je ne peux que rejoindre le ministre et espérer qu'à l'avenir on résoudra ce genre de problème quand c'est possible.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la régularité des trams sur l'axe Nord/Midi".

**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.**- L'apparition de correspondances nouvelles aux extrémités du tronçon Nord/Midi dans le cadre de la dernière phase de mise en oeuvre du plan tram-bus de la STIB avait été présentée comme indispensable à l'obtention de la régularité sur ledit tronçon. Cette régularité était censée compenser le désagrément causé par l'attente supplémentaire et le changement de tram. Des véhicules de la STIB vantaient

*wegmarkeringen aangepast om de fietsers erop te wijzen dat het tussen de tramsporen minder gevaarlijk is. Bij mijn weten zijn er weinig ongelukken.*

*Dit is een gevolg van fouten bij de heraanleg, door een gebrek aan moed bij sommigen.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Hopelijk wordt dit soort problemen in de toekomst opgelost.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de stiptheid van de trams op de Noord-Zuidas".

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *De laatste fase van het tram- en busplan ging gepaard met een overstap aan het begin en het einde van de Noord-Zuidas, zogenaamd om de stiptheid te kunnen garanderen. De stiptheid zou de hinder veroorzaakt door het wachten op de correspondentie, voldoende compenseren. Op de MIVB-voertuigen stond trouwens de boodschap dat de trams tijdens de piekuren om de drie minuten*

d'ailleurs sur leurs flancs le passage d'un tram toutes les trois minutes aux heures de pointe.

Malheureusement, il faut bien constater que si les correspondances sont bien là, la régularité n'a pas fait son apparition. La situation n'a pas changé : il faut fréquemment attendre cinq ou six minutes, parfois même dix, avant l'apparition d'un tram, généralement bondé et talonné par un second.

Le service rendu au voyageur est donc dégradé puisque la régularité censée compenser les ruptures de charge n'est pas au rendez-vous.

Quels sont les éléments qui expliquent l'absence de la régularité tant attendue et quel dispositif est prévu afin de retrouver un niveau de service équivalent à celui qui précédait le saucissonnage de plusieurs lignes qui desservaient le tronçon Nord/Midi ?

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** L'axe Nord/Midi fonctionne dans sa configuration définitive depuis la dernière semaine d'août, à la suite de la mise en service complète du terminus Rogier. Deux lignes de tram y circulent désormais. Comme tout nouveau système, celui-ci connaît encore quelques maladies de jeunesse, liées à l'apprentissage tant par les conducteurs que par la clientèle ou à la mise au point des équipements électroniques veillant à assurer la sécurisation de la circulation souterraine des tramways. Cette situation temporaire est toujours un facteur pénalisant pour le bon fonctionnement du système et a, malheureusement, entraîné à quelques reprises l'une ou l'autre interruption du trafic ferré pendant plusieurs minutes.

L'axe souterrain Nord/Midi a néanmoins gagné en régularité et, si les cas de retard ou de surcharge existent encore de temps à autre, ils sont bien moins fréquents que par le passé, où l'axe était emprunté en plus par des véhicules de petit gabarit. Ainsi, pour ne prendre que les statistiques des retards, il apparaît qu'entre le 1er et le 26 septembre (uniquement du lundi au vendredi), à peine 3,5% des véhicules de la ligne 3 circulaient avec un retard excédant cinq minutes, soit une statistique inférieure de près de la moitié par rapport au reste du réseau des trams.

*zouden rijden.*

*Jammer genoeg rijden de trams vandaag niet stipter dan vroeger. Wachttijden van vijf à zes minuten vormen geen uitzondering en vaak zitten de trams overvol. De dienstverlening is er dus eerder op achteruitgegaan.*

*Hoe verklaart u dat de doelstellingen niet gehaald zijn? Hoe zal men opnieuw een kwaliteitsvolle dienstverlening kunnen verzekeren?*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Sinds de laatste week van augustus is de terminus aan het Rogierstation volledig in gebruik en rijden er nog twee tramlijnen op de Noord-Zuidverbinding. Zoals bij elke nieuwe regeling kampt ook deze met een paar kinderziekten, die te wijten zijn aan de aanpassingsproblemen van bestuurders en gebruikers, maar ook aan de bijstelling van de elektronische uitrusting die de veiligheid van het ondergrondse tramverkeer bewaakt.*

*Toch rijdt het tramverkeer op de Noord-Zuidverbinding globaal gezien stipter dan vroeger. Gevallen van te late of overvolle trams doen zich minder vaak voor dan vroeger. Vroeger waren de meeste trams trouwens minder lang. Tussen 1 en 26 september liep tijdens de wekdagen amper 3,5% van de trams 3 een vertraging van meer dan vijf minuten op. Ze doen het bijna dubbel zo goed als de overige trams van het netwerk.*

*Dat de tramlijnen 3 en 4 nog niet optimaal functioneren, heeft verscheidene oorzaken. Er bestaan nog altijd zwarte punten op het traject van lijn 4, onder meer wat de afstelling van de verkeerslichten aan de kruispunten betreft. Er wordt aan een oplossing gewerkt.*

*Omdat de trams van lijn 23 en 24 op de*

Ceci étant précisé, nous ne pouvons en effet pas prétendre que les lignes 3 et 4 fonctionnent pour l'instant de manière optimale, comme promis par la STIB, et ceci pour diverses raisons.

Il reste plusieurs points noirs à traiter le long de la ligne 4, notamment au niveau de la télécommande des feux aux carrefours, et pour lesquels des mesures sont en cours de réalisation.

Au rond-point Churchill, la manœuvre de retournement des lignes 23 et 24, qui s'effectue sur les voies d'exploitation de la ligne 3, n'est pas sans poser quelques difficultés, surtout à l'heure de pointe, pour la fluidité de ces différentes lignes qui peuvent parfois se gêner. Ce schéma d'exploitation un peu contraint est en réalité le résultat de l'opposition exprimée par la commune à l'encontre de la mise en place d'une troisième voie dans le tronçon Vanderkindere-rond-point Churchill, alors que ce dispositif aurait permis une exploitation plus souple de ces manœuvres. Comme vous le savez également, le gouvernement a décidé de déplacer le terminus de ces différentes lignes à la station Albert dès que possible, ce qui devrait à terme apporter une solution d'exploitation tout à fait adéquate.

Bref, la situation s'est améliorée par rapport au passé. La capacité de l'axe Nord/Midi a fortement augmenté ; or, elle est déjà remplie. C'est un constat récurrent : chaque changement qui améliore la situation s'accompagne immédiatement d'une augmentation du volume de voyageurs.

Il est exact que la régularité n'est pas toujours respectée. Nous avons néanmoins insisté auprès de la STIB pour qu'elle veille à observer une fréquence de trois à cinq minutes. Je tiens toutefois à souligner que la qualité du service s'est améliorée par rapport au passé. Par ailleurs, la problématique des ruptures de charge particulièrement défavorables aux voyageurs venant de Schaerbeek ou de Forest a été discutée à plusieurs reprises. Nous espérons à l'avenir améliorer le service et augmenter le nombre de bus et de tram circulant en site propre.

**M. le président.-** La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.-** Déclarer que seulement 3% des trams ont plus de cinq minutes de retard me paraît déplacé par rapport à une fréquence

*Churchillrotonde van richting moeten veranderen, doen zich daar tijdens de piekuren regelmatig problemen voor. Deze situatie is eigenlijk te wijten aan het verzet van de gemeente tegen de komst van een derde spoorlijn op het gedeelte Vanderkindere-Churchill, die de manoeuvres had kunnen vergemakkelijken. De regering heeft beslist om de eindhaltes van beide lijnen zo snel mogelijk te verplaatsen naar Albert.*

*De toestand is er dus zeker niet op verslechterd. Wel stellen we vast dat de nieuwe capaciteit al opnieuw is opgeslorpt: elke verbetering van de dienstverlening doet het aantal reizigers stijgen.*

*Het klopt dat de frequentie niet altijd wordt nageleefd, ook al hebben wij bij de MIVB aangedrongen op een frequentie van een doorkomst elke 3 à 5 minuten. De kwaliteit van de dienstverlening is er niettemin op vooruitgegaan en wij zullen trachten die nog meer te verbeteren door het aantal trams en bussen in eigen bedding te verhogen.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Verklaren dat slechts 3% van de trams meer dan vijf minuten vertraging heeft, lijkt mij misplaatst in

annoncée d'un véhicule toutes les trois minutes. Un tram qui a trois minutes de retard accuse déjà un retard de 100%. Les statistiques que vous nous présentez sont dans ce sens peu pertinentes. Ne parlons pas des trams qui accusent un retard de cinq minutes alors qu'ils sont censés respecter une fréquence de trois minutes.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il s'agit de ne pas confondre les deux lignes en question, en l'occurrence la 3 et la 4. Les chiffres que je mentionnais se rapportent uniquement à la ligne 3, dont la fréquence annoncée est de six minutes.

**Mme Céline Delforge.-** Un retard de cinq minutes, qu'il incombe à l'une ou l'autre ligne, n'est pas admissible.

**M. Pascal Smet, ministre.-** La fréquence des trois minutes concerne les deux trams.

**Mme Céline Delforge.-** La situation est, de fait, loin d'être optimale, alors que la STIB se targuait de valoriser la régularité de ces lignes. Par ailleurs, j'ai personnellement testé le service et j'y ai constaté des retards supérieurs à trois minutes. A moins que j'aie systématiquement manqué de chance à ces moments précis.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Les retards varient entre une et cinq minutes, mais ne vont jamais au-delà. Je vous rappelle que, naguère, il leur arrivait de dépasser les vingt minutes. Vous en conviendrez avec moi, la situation s'est nettement améliorée.

**M. le président.-** Je vous rappelle, M. le ministre, que Mme Delforge a la parole, et je ne crois pas que vous allez vous convaincre l'un l'autre.

**Mme Céline Delforge.-** Il convient de veiller à la qualité du service et de voir dans quelle mesure les problèmes techniques seront résolus.

- *L'incident est clos.*

*verhouding tot een aangekondigde frequentie van drie minuten.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *U verwacht de lijnen 3 en 4. De cijfers hebben enkel betrekking op lijn 3, waarvan de aangekondigde frequentie zes minuten bedraagt.*

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Een vertraging van vijf minuten is sowieso onaanvaardbaar.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *De frequentie van drie minuten betreft de twee tramlijnen.*

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *De situatie is ver van optimaal, terwijl de MIVB beloofde om de regelmaat te verbeteren. Ik heb de dienstverlening getest en meermaals vertragingen van meer dan drie minuten vastgesteld.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *De vertragingen bedragen nooit meer dan vijf minuten. Vroeger moest men soms twintig minuten wachten. De situatie is dus sterk verbeterd.*

**De voorzitter.-** *Ik denk niet dat u elkaar zult kunnen overtuigen.*

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *De kwaliteit van de dienstverlening moet worden gewaarborgd. Er moet dus worden nagegaan hoe de technische problemen kunnen worden opgelost.*

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIONS

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE M. RACHID MADRANE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les files d'attente devant les 'Bootik' de la STIB lors du renouvellement des abonnements et des paiements aux guichets".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME CAROLINE PERSOONS,

concernant "les files d'attente lors de l'achat des abonnements STIB".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE DE GROOTE,

concernant "la rentrée aux 'Bootik' et le retard de fabrication de la carte MOBIB".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "les nombreuses questions relatives au passage de la STIB à la carte MOBIB".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "la délivrance des abonnements STIB en ce début d'année".

**M. le président.-** La parole est à M. Madrane.

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de rijen wachtenden voor de loketten van 'Bootik' van de MIVB voor de verlenging van abonnements en de betaling aan de loketten".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS,

betreffende "de rijen wachtenden aan de loketten van de MIVB voor abonnements".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE,

betreffende "de periode na de vakantie bij 'Bootik' en de vertraging bij de fabricage van de MOBIB-kaart".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de vele vragen over de invoering van de MOBIB-kaart bij de MIVB".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de afgifte van de abonnements van de MIVB aan het begin van het jaar".

**De voorzitter.-** De heer Madrane heeft het woord.



**M. Rachid Madrane.-** Le climat était particulièrement électrique et chaud dans les boutiques de la STIB fin août et début septembre. Plusieurs journées noires pour la Société bruxelloise de transport et ses clients. En cause, la durée des files d'attente nécessaires pour renouveler son abonnement, pour effectuer ses paiements aux guichets et pour demander des informations relatives aux réductions. Des milliers d'usagers, dont une grande partie de parents en quête d'un abonnement scolaire pour leur progéniture, se sont plaints d'avoir dû patienter parfois plusieurs heures pour accéder à l'un des trop rares guichets.

D'après le quotidien d'informations générales "La Capitale", il fallait attendre jusqu'à quatre heures pour pouvoir atteindre les guichets, du moins en ce qui concerne ceux situés Porte de Namur. Je l'ai moi-même constaté en me rendant sur place.

Qu'est-ce qui peut expliquer cette congestion devant les guichets? Comment se fait-il que la STIB n'ait pas pu anticiper cet afflux massif et prévisible? Y a-t-il eu, comme le signalent certains usagers, un problème informatique? Comment se fait-il que les files n'ont pu être résorbées plus rapidement? Quelles sont les mesures que la STIB compte prendre pour éviter que ces images de files interminables ne resurgissent à chaque rentrée scolaire?

Il semble que la STIB dispose de fichiers clients. N'aurait-il pas été utile de contacter ces derniers préventivement, afin que les clients habituels et abonnés puissent payer en juin l'abonnement de septembre? La STIB argue que les gens s'y prennent au dernier moment, mais elle pourrait anticiper cet afflux massif de clients afin de le fluidifier. Alors que nous étions tous partants pour ce nouveau système, les usagers doivent penser maintenant que nous ne faisons pas le nécessaire pour qu'ils utilisent davantage les transports publics.

**M. le président.-** La parole est à Mme Persoons pour son interpellation jointe.

**Mme Caroline Persoons.-** Mes interrogations rejoignent celles de mon collègue. Je m'inquiète du fait que la situation empire d'année en année, ce qui donne une image très négative du service public.

L'an dernier, vous aviez précisé en réponse à l'une

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** Eind augustus en begin september was de sfeer bijzonder gespannen in de 'bootiks' van de MIVB. Oorzaak waren de lange files aan de loketten. De klanten moesten vaak uren aanschuiven om hun abonnement te verlengen, een betaling te verrichten of informatie te krijgen over de kortingen. Volgens La Capitale zouden in het metrostation Naamse Poort zelfs wachttijden van vier uur zijn opgetekend!

*Wat is de oorzaak van deze congestie aan de loketten? Had de MIVB deze massale toestroom niet kunnen voorzien? Was er een probleem met de computers? Welke maatregelen zal de MIVB nemen om dergelijke files in de toekomst te vermijden?*

*De MIVB beschikt over een klantenbestand. Zou zij haar trouwe klanten niet op voorhand kunnen contacteren, zodat ze hun abonnement reeds in juni betalen? De MIVB argumenteert dat de mensen tot het laatste ogenblik wachten, maar zij zou op dat probleem moeten vooruitlopen.*

*Dit zal de reizigers er zeker niet toe aanzetten om nog meer het openbaar vervoer te nemen!*

**De voorzitter.-** Mevrouw Persoons heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).-** Ik vind het verontrustend dat de situatie elk jaar erger wordt. De MIVB krijgt zo een slechte naam.

*Toen ik u hierover vorig jaar een vraag stelde, zei u dat er in augustus, september en oktober*

de mes questions sur le sujet que les renforts prévus étaient de trois équivalents temps plein supplémentaires en août, trente-quatre en septembre et neuf en octobre. Ce renfort était clairement insuffisant. Qu'en a-t-il été cette année ? La presse cite le chiffre de douze postes supplémentaires, c'est-à-dire moins que l'année dernière. La dernière semaine d'août, les files s'étaient allongées et la situation a empiré au mois de septembre. Il y a dix jours, à Roodebeek, il fallait prévoir plus de trois heures de file. J'ai moi-même renoncé à plusieurs reprises à faire la file pour obtenir l'abonnement de ma fille, découragée par le temps et les conditions d'attente.

Entendre un responsable de la STIB dire que tous les tickets sont distribués à 10 heures et que, pour avoir une chance d'en obtenir un, il faut arriver avant 7 heures du matin, ne relève pas d'une gestion saine et dynamique d'un service public. Il ne faudrait pas que la situation que nous avons connue au moment de l'inscription dans les écoles se produise chaque début d'année ou de mois pour les abonnements scolaires. A cela s'ajoutent les conditions d'attente déplorables, le manque de sièges pouvant accueillir des gens d'un certain âge ou des mamans accompagnées d'enfants.

En octobre 2007, vous m'aviez précisé qu'il y avait eu 1.300 commandes par internet pour plus de 55.000 abonnements. Le système semble avoir été amélioré puisqu'il est possible de scanner la photo et la carte de famille nombreuse et de commander via le site. Toutefois, le site sature souvent et il faut déjà avoir été abonné pour accéder à la commande. Je n'y suis personnellement pas arrivée.

La STIB incrimine le nouveau système de carte MOBIB. Qu'en est-il ? Le système est-il réellement responsable de cette situation ? Des erreurs dans l'envoi des abonnements auraient aussi perturbé cette rentrée. En effet, plusieurs personnes m'ont confirmé que les abonnements étaient envoyés à de mauvaises adresses. D'où viennent ces erreurs ?

Il est clair qu'il faut prendre des mesures plus efficaces, en l'occurrence :

- augmenter de façon assez importante le personnel de vente aux périodes critiques. Les personnes demandeuses d'emploi ne manquent pas pour ce faire ;

*respectievelijk 3, 34 en 9 extra voltijdse equivalenten werden ingezet aan de loketten. Dat was blijkbaar onvoldoende. Hoeveel extra personeelsleden hebt u dit jaar ingezet? Volgens de pers slechts 12. Tijdens de laatste week van augustus werden de rijen steeds langer. In september ontspoorde de situatie helemaal. In Roodebeek waren er wachttijden tot drie uur.*

*Ik heb zelf van een personeelslid van de MIVB vernomen dat wie bediend wilde worden, voor zeven uur 's ochtends aan het loket moest arriveren. Dat is niet echt een toonbeeld van efficiënte dienstverlening. Bovendien moeten de klanten wachten in slechte omstandigheden. Er zijn niet voldoende zitplaatsen voor oudere mensen en moeders met kinderen.*

*In oktober 2007 zei u dat er 1.300 bestellingen via de website waren binnengelopen voor meer dan 55.000 abonnementen. Blijkbaar is het systeem nu verbeterd en kan bijvoorbeeld de pasfoto gescand en verstuurd worden via de website. Toch is de website vaak overbelast en moet de aanvrager al een abonnement hebben gehad om via internet te kunnen bestellen. Het is mij althans niet gelukt.*

*Volgens de MIVB zijn de problemen te wijten aan de MOBIB-kaart. Klopt dat?*

*Ook zouden er fouten zijn gemaakt bij het versturen van de abonnementen. Hoe komt dat?*

*Ik stel een aantal maatregelen voor.*

*Ten eerste moet u veel meer personeel inzetten tijdens de piekperiodes. Ten tweede moet u de openingstijden aanzienlijk uitbreiden aan het begin van elke maand en wanneer de schoolabonnementen worden verkocht. De verkoop via de website moet worden verbeterd en het moet gemakkelijker worden om via de post te bestellen en met een overschrijving te betalen.*

*De informatie moet beter doorstromen.*

*De lagere scholen ontvangen informatie over het gratis abonnement voor kinderen onder de twaalf jaar. Een gelijkaardig initiatief moet ook worden genomen voor de middelbare scholen en het hoger onderwijs die immers een belangrijke bron van informatie zijn voor studenten.*

- envisager l'élargissement des heures et des jours d'ouverture des bureaux au moment de la vente des abonnements scolaires ou, de manière systématique, chaque début de mois ;

- augmenter l'achat en ligne offert sur le site de la STIB en simplifiant le fonctionnement, en renforçant le site ;

- augmenter l'achat par voie postale et le paiement par virement, via un contact plus suivi avec les abonnés, les entreprises, les écoles ;

- prévoir des relais d'information plus importants.

J'ai toujours constaté qu'on envoie un courrier d'information aux écoles primaires pour l'abonnement gratuit destiné aux moins de 12 ans. La démarche devrait aussi être faite vers les écoles secondaires et supérieures qui sont un relais important pour tous les étudiants.

**M. le président.**- La parole est à Mme de Groote pour son interpellation jointe.

**Mme Julie de Groote.**- Je souhaiterais que vous expliquiez de manière plus détaillée les causes de ces retards, au-delà des déclarations du porte-parole de la STIB qui invoque une combinaison de facteurs dont le moindre n'est pas le retard de fabrication de la carte MOBIB. Comment comptez-vous résorber le retard pour ces abonnements-ci ? On voit qu'il y a déjà moins de files maintenant. Comment comptez-vous y répondre à l'avenir ?

Je suis présidente de la commission de l'Éducation à la Communauté française. Deux questions y ont été posées au ministre Dupont ce matin. La première concernait l'information donnée aux élèves du primaire et du secondaire, avec l'éventualité de donner un accès assez fluide aux abonnements à partir de ces écoles.

Deuxièmement, à propos des réductions de 50% : nous nous sommes trompés puisqu'elles ne concernent que les élèves des établissements relevant de la Communauté française. Or le pouvoir organisateur qu'est la Communauté française est plus petit que l'officiel et le libre. De très nombreux élèves qui auraient pu élargir à la réduction n'en ont pas bénéficié, alors qu'ils sont les premiers que nous souhaitons aider.

**De voorzitter.**- Mevrouw de Groote heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Julie de Groote** (in het Frans).- *Kunt de vertragingen meer preciseren dan de woordvoerder van de MIVB? Die heeft het over een combinatie van factoren, waaronder de vertraging bij de fabricatie van de MOBIB-kaart. Hoe zult u de achterstand inlopen? Wat zult u doen om files in de toekomst te vermijden?*

*In de commissie Onderwijs van de Franse Gemeenschap werden vanmorgen twee vragen gesteld aan minister Dupont: een over het verkrijgen van de MIVB-abonnementen via de scholen en een over de korting van 50%. Die korting geldt alleen voor instellingen die afhangen van de Franse Gemeenschap en dus niet voor de vele leerlingen van het officieel en het vrij onderwijs.*

**M. le président.-** La parole est à M. Doyen pour son interpellation jointe.

**M. Hervé Doyen.-** Je ne voudrais pas être à la place du ministre parce que ce n'est pas lui le patron de la STIB. Il est ici en raison de la tutelle qu'il exerce. Depuis son introduction, la carte à puce MOBIB a fait l'objet de nombreuses discussions, dans la presse comme au parlement. Nous en avons déjà débattu ici en juin.

Le débat porte essentiellement sur deux points : la question du respect de la vie privée et des libertés individuelles ainsi que la question de l'allongement du temps d'attente pour obtenir son abonnement dans les "Bootik" de la STIB en raison du passage à MOBIB. Je ne m'attarderai pas aujourd'hui sur ces deux points et soulèverai plutôt d'autres aspects qui me semblent problématiques ou préoccupants.

Je commencerai en évoquant le surcoût qu'engendre, pour les citoyens, le passage à la carte à puce. Pour obtenir sa carte MOBIB qui est valable cinq ans, chaque usager doit s'acquitter d'une somme, appelée garantie, de 5 euros. D'après le règlement de la STIB, il apparaît que cette garantie ne couvre rien et représente en réalité des frais pour l'utilisation de la nouvelle carte, frais qui seront à charge des usagers. Reconnaissons que, pour des familles disposant de plusieurs abonnés, ce montant est loin d'être insignifiant. Mon chef de cabinet a six enfants et ils ont pris six cartes MOBIB pour les deux adultes et les quatre enfants qui ont plus de 12 ans, ce qui fait six fois cinq euros. Pour des familles modestes, ce n'est pas négligeable.

Certes, si un client de la STIB n'a plus utilité de sa carte, il peut se faire rembourser la somme investie au prorata des années : 4 euros la première année, 3 euros la seconde, et ainsi de suite. Je me permettrai cependant de rappeler le principe d'une garantie commerciale. C'est un montant dont une personne s'acquitte en l'échange d'un bien ou d'un service et qui lui sera restitué en tout ou en partie s'il en a pris soin. Or, un usager qui utilisera sa carte pendant 5 ans, s'appliquant à ne pas l'abîmer ou la perdre, ne percevra pas un centime à l'issue de cette période. Vous conviendrez, je l'espère, qu'on est bien loin du principe de garantie, terme qui me semble ici inapproprié.

Plus profondément, à l'heure où le pouvoir d'achat baisse, à l'heure, surtout, où la priorité déclarée en

**De voorzitter.-** De heer Doyen heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *Het is niet de eerste maal dat de MOBIB-kaart ter discussie staat.*

*Het debat gaat over twee zaken. Ten eerste ligt de MOBIB-kaart gevoelig op het vlak van de bescherming van het privéleven en de individuele vrijheid. Ten tweede zijn er de lange wachttijden om een abonnement af te halen in de Bootiks van de MIVB.*

*Er zijn daarnaast nog een aantal andere problemen, zoals de prijs van de chipkaart. Elke gebruiker moet 5 euro waarborg betalen bij de aanschaf van deze kaart. Volgens het reglement van de MIVB staat dit bedrag voor de kosten voor het gebruik ervan. Voor doorsneegezinnen die meerdere kaarten moeten aanschaffen, gaat het dus om een niet onaanzienlijk bedrag.*

*Een klant van de MIVB die de kaart niet langer wenst te gebruiken, krijgt een bedrag terugbetaald naargelang de gebruiksduur van deze kaart. Het eerste jaar is dat 4 euro, het tweede 3 euro, enzovoort. Wie de kaart vijf jaar gebruikt krijgt niets terug. De term "waarborg" is hier dus eigenlijk niet van toepassing.*

*De cdH-fractie vindt dat deze bijkomende kosten voor de abonnees van de MIVB onaanvaardbaar zijn in deze tijden van dalende koopkracht. Bovendien beschouwt het gewest de geleidelijke invoering van het gratis openbaar vervoer als een prioriteit.*

*De cdH-fractie heeft ook vragen bij het systeem van de boetes. Een reiziger die vergeet de MOBIB-kaart bij elke overstap te ontwaarden, kan een boete krijgen. Dat gaat verder dan een boete voor een reiziger die de administratiekosten moet betalen, omdat hij zijn abonnement vergeten is.*

*Deze boetes kunnen oplopen van 8 tot 84 euro en staan niet in verhouding tot de administratieve kosten. Het lijkt erop dat de MIVB haar statistieken wil oppoetsen ten koste van eerlijke, maar verstrooide klanten, zoals kinderen en bejaarden.*

*De klanten zijn verplicht om een Belgisch of buitenlands rijksregisternummer mee te delen. Dat*

Région bruxelloise est à l'instauration de la gratuité progressive sur le réseau STIB, ce surcoût imposé aux abonnés pour améliorer les statistiques de la STIB m'apparaît difficilement justifiable. Nous aurions voulu connaître votre point de vue sur le sujet. Je trouve cela peu justifiable, voire carrément mesquin de demander cinq euros sur des abonnements payants : quelque chose m'échappe.

Toujours dans le volet tarifaire, je m'étonne du système d'amendes mis en place. Ceux qui oublieront de pointer leur MOBIB lors de chaque correspondance, et qui seront pourtant en ordre de paiement, risqueront des amendes. Auparavant, ces amendes touchaient uniquement les abonnés qui ne pouvaient produire leur abonnement. Elles se justifiaient donc par les frais administratifs engendrés par leur oubli. Ces amendes sont maintenant étendues à tous les usagers qui peuvent produire leur abonnement, donc immédiatement prouver qu'ils sont en ordre de paiement, mais qui ont oublié de pointer à la rentrée du véhicule.

Ces nouvelles amendes ne se justifient plus par des frais administratifs, et leur montant est pourtant loin d'être insignifiant. Il est, je le rappelle, de 8 euros, ou de 84 euros en cas de non-paiement dans les 10 jours ouvrables. Une nouvelle fois, j'estime que la STIB fait payer bien cher ses clients honnêtes mais distraits - pensons notamment aux enfants et aux personnes âgées - l'amélioration de ses statistiques. J'aimerais donc connaître votre avis sur ce point.

Je m'interroge également sur l'obligation de disposer d'un numéro de registre national - belge ou étranger - pour obtenir la carte MOBIB. Cela me semble poser un sérieux problème pour les personnes sans-papiers. Auparavant, celles-ci pouvaient utiliser tous les titres de transport non nominatifs de la STIB. Désormais, l'accès au réseau leur serait-il impossible, sauf à frauder ?

Mon avant-dernière question porte sur l'effet de la carte MOBIB sur la vitesse commerciale de la STIB. Cette dernière vante la rapidité du nouveau système. Ne craignez-vous pas, au contraire, un nouveau ralentissement lors de l'embarquement des voyageurs dans les véhicules, tous les abonnés étant désormais également obligés de pointer ? Et cela d'autant plus que divers témoignages d'usagers font état de valideurs dont l'efficacité est très inégale selon les lieux et la carte à puce concernée.

*vormt een ernstig probleem voor mensen zonder papieren. Vroeger konden zij een niet-nominatief vervoersbewijs kopen. Nu zullen zij geen toegang meer hebben tot het net, tenzij ze zwartrijden.*

*Welk effect zal de MOBIB-kaart op de reissnelheid hebben? Zal de invoering van het nieuwe systeem niet leiden tot nog grotere vertragingen bij het instappen, aangezien nu ook de abonneementhouders hun kaart moeten scannen? Bovendien blijkt uit meerdere getuigenissen dat de ontwaarders niet altijd even goed werken. Hebt u weet van die technische problemen? Tegen wanneer zullen die zijn opgelost?*

*Het MOBIB-systeem moet de MIVB de mogelijkheid geven haar vervoersaanbod aan te passen op basis van de informatie over de trajecten van haar klanten. Volgens twee personeelsleden zou het het bij een controle echter alleen mogelijk zijn om de geldigheid van het vervoersbewijs te checken. De chipkaart zou dus geen gegevens over het traject bevatten.*

*Als die informatie juist is, regelt dit het probleem van de opspoorbaarheid dat door meerdere parlementsleden tijdens de vergadering van 16 juli is aangekaart. Maar dan heeft een overschakeling op het MOBIB-systeem niet veel zin.*

*Komt die informatie van de MIVB zelf? Gaat het om een tijdelijk probleem dat door de nieuwe technologie wordt veroorzaakt? Kan de MIVB zeggen wanneer het probleem zal zijn opgelost?*

*Mijn dochter heeft haar schoolabonnement via internet besteld, maar nog altijd niets ontvangen. Ondertussen moet zij een ander vervoersbewijs kopen, terwijl zij haar abonnement al heeft betaald.*

*Heel wat Brusselse overheden, waaronder de gemeenten, gebruiken Irisnet. Zou de afgifte van MIVB-abonnementen niet via de gemeentebesturen kunnen gebeuren?*

Avez-vous eu vent de ces problèmes techniques ?  
Quel délai prévoit la STIB pour y remédier ?

Pour terminer, j'aborderai une problématique inquiétante puisqu'elle remet en cause l'objectif même de MOBIB. La carte à puce a pour objectif principal de permettre à la STIB de mieux calibrer son offre de transport en collectant les données relatives aux trajets de ses clients. Or, de l'aveu de deux membres du personnel de la STIB, au moment de contrôler un usager, les contrôleurs seraient actuellement seulement aptes à vérifier la validité du titre de transport. Autrement dit, la carte à puce ne contiendrait pas de données relatives au trajet réalisé par l'usager.

Si ces informations s'avèrent exactes, cela règle le problème de traçabilité évoqué par plusieurs parlementaires lors de la séance de la commission Infrastructure du 16 juillet. Mais vous reconnaîtrez alors, je l'espère, que le passage à la technologie MOBIB perd tout son sens. Dès lors, je voudrais savoir si vous pouvez me confirmer ces informations émanant de la STIB elle-même ? Si oui, est-ce seulement la conséquence temporaire d'un changement technologique ou le problème est-il plus profond ? La STIB a-t-elle déjà prévu un délai pour y remédier ?

Pour évoquer mon cas personnel, ma fille s'est inscrite par internet. Quatre semaines plus tard, elle n'avait toujours pas reçu son abonnement. Dès lors, le service payé pour dix mois ne commence qu'à la mi-octobre. Entre-temps, elle a dû utiliser des titres de transport payants.

Enfin, je voudrais formuler une suggestion. Alors que beaucoup de réseaux publics bruxellois, notamment les réseaux communaux, utilisent Irisnet, la délivrance des abonnements et la prestation d'autres services de la STIB liés à des inscriptions ne pourraient-elles pas également se faire via les administrations communales ?

**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge pour son interpellation jointe.

**Mme Céline Delforge.**- Pis que les autres années, la question des files devant les guichets de la STIB a fait parler d'elle. Si le problème n'est pas neuf, l'ampleur a, cette fois, été inégalée.

Habituellement, afin d'éviter cette situation, la

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *De wachttijden aan de loketten van de MIVB waren in september langer dan ooit tevoren.*

*De MIVB beveelt mensen aan om abonnementen via de post of het internet te bestellen. Eigenlijk wil*

STIB préconise la commande de l'abonnement par la poste ou internet. Par conséquent, cela revient à dire que les personnes qui ont des problèmes d'alphabétisation, ou sont dans l'impossibilité de déboursier le prix de l'abonnement annuel avant de le recevoir, n'ont pas à se plaindre de devoir faire la file et ne méritent pas un service de qualité.

Le problème s'est aggravé cette année puisque de nombreuses personnes ayant commandé leur abonnement par la poste ou internet ne l'ont pas reçu comme convenu. Quel comportement est-il recommandé pour ces personnes en cas de contrôle ? Sont-elles censées acheter des titres de transport, dans l'attente de recevoir leur abonnement alors que celui-ci a déjà été payé ? Seront-elles remboursées pour ces dépenses supplémentaires occasionnées et contraintes à fournir des justificatifs ?

Par ailleurs, lorsqu'un abonnement scolaire est commandé par internet, l'élève reçoit une recharge «Tempo Music» d'une valeur de cinq euros émanant d'un opérateur de mobilophonie. Inutile de dire qu'il ne s'agit pas tant d'un cadeau que d'une belle opportunité de placement de produit auprès de jeunes, dont certains ne sont pas majeurs par définition.

Pourquoi la délivrance des abonnements par la poste n'a-t-elle pas fonctionné cette année ? Y a-t-il eu des modifications dans l'organisation ? Sont-ce les mêmes personnes que les autres années qui se sont chargées de la gestion et de l'envoi des abonnements ? Les usagers qui n'ont pas reçu leur abonnement dans les temps, alors qu'ils l'avaient déjà payé, ont-ils dû assumer un surcoût lié à l'achat de titres de transport sous forme de carte ou de tickets ?

Servir d'intermédiaire dans le placement de produits auprès des jeunes sied-il à une entreprise publique ? La STIB finance-t-elle une partie de ce "cadeau" ou l'accès à un public ciblé représente-t-il un bénéfice suffisant pour l'opérateur de téléphonie Mobistar ? Des données personnelles de l'élève qui bénéficie de ce "cadeau" sont-elles à un moment récoltées par Mobistar ou une autre entreprise de marketing ? Est-il concevable que le citoyen recourant à un service public se retrouve pris dans le filet d'opérateurs privés ? Cette situation peut, en effet, se révéler catastrophique sur le plan financier, car elle risque d'inciter les jeunes à télécharger des

*dat zeggen dat mensen die niet goed kunnen lezen en schrijven of het geld voor een jaarabonnement niet kunnen ophoesten voordat ze het ontvangen, geen recht hebben op een goede dienstverlening en in de rij moeten gaan staan.*

*Dit jaar was het probleem nog erger omdat veel mensen die hun abonnement per post of via internet hadden besteld, het niet hebben ontvangen. Wat moeten zij doen in geval van controle? Moeten ze een ticket kopen, terwijl ze eigenlijk al hebben betaald? Worden die extra kosten vergoed?*

*Wie een schoolabonnement bestelt via internet, krijgt een bon voor 5 euro van 'Tempo Music', een dienst van Mobistar. Dat is geen cadeau: jongeren worden op deze manier met reclame bestookt.*

*Wat liep er fout met de bedeling van abonnementen via de post? Is de organisatie veranderd? Zijn het nog steeds dezelfde personen die de aanvragen voor abonnementen verwerken en de verzendingen uitvoeren?*

*Hebben de gebruikers die hun abonnement niet op tijd hebben ontvangen, tickets moeten kopen?*

*Vindt u het normaal dat een overheidsbedrijf zich laat gebruiken voor marketingdoeleinden? Financiert de MIVB een deel van de zogenaamde cadeaus die Mobistar uitdeelt? Krijgt Mobistar of een ander bedrijf de persoonlijke gegevens van de schoolkinderen te zien? Is het mogelijk dat de gegevens van mensen die een beroep doen op een overheidsdienst worden gerecupereerd door privébedrijven? De kortingsbon van Tempo Music kan ertoe leiden dat jongeren zich op kosten laten jagen door ringtones te downloaden en dergelijke.*

produits, tels que des sonneries, qui à terme s'avèrent ruineux.

*Discussion conjointe*

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je vous remercie pour vos questions, qui me donnent l'occasion de m'exprimer sur le sujet. Je suis d'accord avec vous concernant l'impact négatif de ce phénomène de files d'attente sur l'image de la STIB.

Concernant le dispositif organisationnel de la campagne scolaire : chaque année, la STIB s'organise - mais pas assez, semble-t-il - afin de faire face à l'important afflux de clients qui viennent acquérir ou renouveler leur abonnement à l'époque de la rentrée scolaire. Ainsi, chaque client dont l'abonnement vient à échéance est personnellement averti par un courrier l'incitant à le renouveler via la poste, au moyen d'un formulaire pré-complété. Seuls le paiement et le renvoi du bon de commande restent à effectuer.

Depuis l'an dernier, la STIB réserve un incitant promotionnel - une carte Tempo Music d'une valeur de 5 euros - à la clientèle scolaire, afin de l'encourager à changer son comportement d'achat et à acquérir son abonnement via la poste ou internet et dès lors à soulager les points de vente.

Du personnel saisonnier renforce les équipes de vente et assure l'information à la clientèle, voire le traitement administratif du dossier client.

En outre, les abonnements mensuels sont vendus en "Kiosk" depuis peu, ce qui décharge les Bootik de la clientèle mensuelle en cette période d'affluence scolaire.

Un système de gestion des files - avec distribution de tickets - a également été mis en place en Bootik depuis 2007, afin de permettre aux clients de patienter dans des conditions plus confortables.

Ces dernières années, près de 8.000 étudiants de Quartier Latin, inscrits dans les écoles de la Communauté flamande, bénéficient d'une intervention de la Communauté flamande et viennent s'ajouter aux 50.000 abonnés que compte la STIB. Cette action génère un mouvement de

*Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Ik vind ook dat de lange wachttijden schadelijk zijn voor het imago van de MIVB.*

*De MIVB treft elk jaar maatregelen om de toevloed van klanten bij het begin van het schooljaar op te vangen. Elke klant wiens abonnement vervalt, krijgt een brief met een overschrijvingsformulier om het via de post te verlengen.*

*Sinds vorig jaar reikt de MIVB een bon ter waarde van 5 euro uit aan schoolkinderen die hun abonnement via de post of internet verlengen.*

*Er wordt extra personeel ingezet aan de loketten van de MIVB.*

*Bovendien worden maandabbonnementen sinds kort verkocht in de zogenaamde KIOSK, waardoor er minder wachtenden zijn voor de Bootik.*

*Sinds 2007 wordt er ook gewerkt met wachtnummers, opdat mensen in comfortabelere omstandigheden kunnen wachten.*

*Bovendien betaalt sinds enkele jaren de Vlaamse Gemeenschap de abonnementen van bijna 8.000 studenten. Dat aantal komt bovenop de 50.000 abonnees die de MIVB reeds had. Aangezien abonnementen met korting enkel verkrijgbaar zijn via de Bootik, ontstaan er lange rijen wachtenden.*

*Bovendien heeft de Franse Gemeenschap pas zeer laat beslist om schoolabbonnementen gedeeltelijk terug te betalen. Dat heeft de moeilijkheden nog vergroot.*

*Ook de invoering van de MOBIB-kaart speelt een belangrijke rol. Het kost de MIVB veel meer tijd om de werking van de kaart uit te leggen dan de 6 à 8 minuten per klant die ze had verwacht.*

*De MIVB heeft een maatregel getroffen die ontoereikend blijkt. Aan 50.000 klanten werd per brief verzocht om hun abonnement via de post of*



masse important, particulièrement en septembre, ces abonnements à tarifs réduits étant uniquement disponibles via les Bootik. En septembre de cette année, un abonnement délivré sur trois en Bootik était un abonnement de type Quartier Latin.

A la combinaison de ces deux éléments, il faut encore ajouter l'initiative prise très tardivement par la Communauté française en vue de rembourser partiellement les abonnements scolaires, ce qui a encore compliqué la donne.

L'année 2008 a été marquée par un événement ponctuel et incontournable : la conversion de tous les abonnements magnétiques en cartes à puce MOBIB. Cet élément a très clairement influencé le rythme de vente. En effet, le temps nécessaire pour produire la carte à puce et fournir les explications utiles au client est sensiblement plus long, soit dix à douze minutes contre trois à quatre minutes précédemment. La STIB a commis une erreur d'appréciation en évaluant ce temps d'attente à six à huit minutes par carte.

La STIB a mis en place un dispositif qui s'est révélé insuffisant : l'envoi d'un courrier à chaque client concerné, l'informant personnellement de cette évolution billettique et l'invitant à procéder à l'acquisition de sa carte MOBIB, exclusivement par courrier - port payé par le destinataire - ou par internet. Une allusion aux files d'attente et à la manière de les éviter y était faite. Depuis le mois de juin, quelque 50.000 clients ont ainsi été sollicités par courrier.

D'importantes campagnes de communication ont relayé ce message sur le site internet de la STIB, à la radio, aux abribus et dans les stations de métro depuis le mois de juin. L'assistance d'un tiers, spécialisé dans la personnalisation en masse de cartes à puce, était destinée à aider à gérer de tels volumes de cartes dans des délais courts. La STIB a fait appel à un sous-traitant spécialisé dans la délivrance de cette carte, pour répondre massivement à ces demandes. Une enquête est en cours pour vérifier le bon fonctionnement de cette assistance.

Ce dispositif a déjà fait ses preuves en 2008, puisque 90.000 abonnés 65+, sollicités en janvier dernier, ont suivi les recommandations du courrier et sont passés rapidement à la carte MOBIB, sans aucune file devant les Bootik. La délivrance de

*het internet te verlengen.*

*We hebben daarover sinds juni uitgebreid gecommuniceerd via de website van de MIVB, de radio, de bushokjes en in de metrostations. Om alles op korte termijn geregeld te krijgen, hebben we de hulp ingeroepen van een onderaannemer die gespecialiseerd is in de personalisering van grote aantallen chipkaarten. We controleren of die hulp goede resultaten heeft opgeleverd.*

*Het systeem werd al getest in januari 2008, toen 90.000 65-plussers met een abonnement overschakelden naar de MOBIB-kaart. Dit is goed verlopen, zonder files voor de Bootik's.*

*De MIVB richtte ook twaalf bijkomende verkooppunten in in de zes Bootik's, wat overigens onvoldoende bleek. Die loketten waren er nog niet bij de voorgaande schoolcampagnes.*

*In augustus werden 33 bijkomende voltijdse equivalenten aangeworven, in september 45 en in oktober 21. Een groot deel hiervan ging naar de loketten: in september 21 (vorig jaar 6).*

*Al deze ondersteunende maatregelen zullen worden gehandhaafd tot eind oktober, wanneer de vraag weer zal dalen. We hebben ook nog krachtiger de boodschap uitgedragen dat klanten niet in de file moeten gaan staan, maar beter bestellen via internet.*

*Verschillende Bootik's zijn in de periode 7-17 oktober ook langer open tijdens de week en bovendien zijn ze uitzonderlijk geopend op zaterdag 4 en 11 oktober. Dat was eigenlijk beter al in september zo geweest.*

*Op 30 september waren er reeds 35.222 abonnementen afgeleverd, of 1.704 minder dan vorig jaar. In augustus waren er enkele informaticaproblemen, maar sinds begin september is het materieel volledig operationeel.*

*De verkoop via internet is gestegen van 1.697 abonnementen in 2007 tot 3.230 in 2008. Hoewel het bijna om een verdubbeling gaat, blijft dit resultaat onder de verwachtingen van de MIVB. Heel wat klanten hadden problemen met het inloggen. De MIVB tracht dit probleem te verhelpen. Soms was het probleem te wijten aan de apparatuur van de klant, maar meestal aan de*

cartes pour les personnes âgées s'est bien déroulée, malgré quelques problèmes dus à des maladies.

La STIB avait également prévu de renforcer ses points de vente, mais pas assez. Douze postes de vente supplémentaires ont été aménagés dans les six Bootik, soit l'équivalent de trois Bootik supplémentaires. Ces guichets ont été conçus exclusivement dans le cadre de la campagne MOBIB et n'étaient pas présents lors des campagnes scolaires précédentes.

Trente-trois équivalents temps plein supplémentaires ont été engagés en août, quarante-cinq en septembre et vingt-et-un en octobre. Contrairement à l'année dernière, une partie importante de ces renforts a été allouée tout spécialement aux guichets, à savoir vingt-et-une personnes pour le mois de septembre contre six l'année dernière.

Ces moyens supplémentaires resteront déployés jusqu'à la normalisation des flux, fin octobre. Entre-temps, le message incitant la clientèle à ne pas faire la file et à commander via internet a été renforcé et figure dorénavant sur des affiches autocollantes en façade des Bootik.

Par ailleurs, la STIB a aussi décidé d'élargir en semaine les heures d'ouverture de plusieurs de ses Bootik durant la période du 7 au 17 octobre et d'ouvrir exceptionnellement l'ensemble des Bootik les samedis 4 et 11 octobre. Personnellement, je trouve que la STIB aurait dû le faire dès le mois de septembre.

En date du 30 septembre, 35.222 abonnements scolaires avaient déjà été délivrés, ce qui représente un retard de 1.704 abonnements par rapport à l'année dernière. Pour ce qui est des problèmes informatiques, certaines difficultés ont été rencontrées dans le courant du mois d'août en matière de fiabilisation de certains périphériques MOBIB. Cependant, l'ensemble du matériel était bien opérationnel dès le début du mois de septembre pour faire face à la campagne scolaire.

Les ventes par internet sont passées de 1.687 abonnements délivrés en 2007 à 3.230 en 2008. Elles ont donc presque doublé, mais sont inférieures aux prévisions de la STIB. Il est vrai - et je me suis fâché avec la STIB - que des clients ont rencontré des difficultés à l'enregistrement. Les

*website van de MIVB. De MIVB zal haar website volledig herzien, zodat volgend jaar niet dezelfde problemen opduiken.*

*Van de 160.000 uitgereikte MOBIB-kaarten werden er 112.000 via de post verstuurd. De meeste klanten hebben hun kaart op tijd ontvangen. Wie zijn abonnement te laat heeft ontvangen, kan de vervoerbewijzen bijhouden en een klacht indienen bij het call center of de klantendienst, die de vervoerbewijzen zal terugbetalen.*

*Ik minimaliseer de problemen niet. De behandeling van de MOBIB-formulieren is geïnformatiseerd en uitbesteed. In een aantal gevallen was het adres niet correct, ondanks de controleparameters. Die parameters zijn ondertussen bijgesteld om een foute lezing van de formulieren te vermijden.*

*In de toekomst zouden er niet zo'n lange wachtrijen meer mogen zijn. Dit jaar viel de jaarlijkse toestroom van studenten samen met de invoering van de MOBIB-kaart. Die chipkaart moet ervoor zorgen dat iedereen zijn kaart kan herladen op het even welk ogenblik en niet tot de eerste dag van de maand moet wachten. Volgend jaar zullen alle studenten een MOBIB-kaart hebben. Het probleem van de wachtrijen zou dan verleden tijd moeten zijn.*

*Als er zich dan toch weer moeilijkheden voordoen, heb ik een stevig eitje te pellen met de toplui van de MIVB.*

*De MIVB onderzoekt ook in welke mate klanten ingaan op het verzoek per brief om abonnementen via de post of het internet te verlengen. Zo moet duidelijk worden waarom gebruikers niet eerder hun abonnement verlengen en per se langs het loket willen gaan.*

*De MIVB heeft een overeenkomst afgesloten met Mobistar om jongeren die hun abonnement via internet of per post verlengen, een voordeelbon voor Tempo Music cadeau te doen. De MIVB betaalt daar niets voor. Het spreekt voor zich dat Mobistar de persoonlijke gegevens van een klant enkel krijgt als de klant expliciet zijn toestemming geeft.*

*Teneinde de zaken te vereenvoudigen, vraagt de MIVB voortaan het rijksregisternummer van klanten in plaats van hen allerlei attesten te laten*

services concernés s'efforcent d'y remédier. Parfois, ces problèmes sont liés aux équipements des utilisateurs, mais le plus souvent ils sont liés au site internet de la STIB. On a clairement dit à la STIB qu'elle devait refaire complètement son site qui devra être davantage opérationnel pour la rentrée prochaine et qu'il ne pouvait plus y avoir de bugs, de problèmes ou d'attentes. La STIB est en train d'améliorer à nouveau - elle l'a déjà fait - le caractère opérationnel de son site internet.

A ce jour, près de 112.000 cartes MOBIB ont été diffusées par voie postale, sur un total de 160.000 cartes diffusées. La très grande majorité des clients ont reçu leur carte MOBIB dans les délais impartis, mais pas tous, nous en sommes conscients.

Mme Delforge, il faut écouter la réponse que je donne qui est, je crois, très claire et détaillée. Je ne suis pas en train de minimiser les problèmes existants. Tout le monde n'a pas de problèmes, mais trop de personnes en rencontrent.

Le traitement des formulaires MOBIB étant informatisé et sous-traité, il a été constaté que, dans un nombre limité de cas, les adresses de correspondance étaient erronées, malgré toutes les sécurités prises en matière de paramétrisation et de lecture des formulaires MOBIB. L'analyse est en cours auprès du prestataire incriminé. La STIB a en effet fait appel à une firme spécialisée pour éviter ce genre de problèmes. Malgré cela, on en a constaté. Entre-temps, les paramètres de contrôle ont encore été renforcés, afin d'éviter que les problèmes d'interprétation des formulaires MOBIB ne se reproduisent à l'avenir.

Les personnes qui ont eu des problèmes, comme M. Doyen, doivent conserver leur ticket et introduire une plainte par le biais du "call center" ou du service clientèle. Tous les clients ayant subi un préjudice et qui peuvent le prouver seront indemnisés. Chaque cas est différent.

Mme de Grootte, Mme Persoons et M. Madrane ont demandé ce qu'il en sera à l'avenir. C'est la dernière fois que de tels problèmes se produisent, puisque le drame actuel est l'accumulation - comme c'est annuellement le cas pour les 8.000 abonnements pour les étudiants néerlandophones et un peu pour la Communauté française ; j'y reviendrai - et qu'il y a l'introduction des cartes MOBIB. Il y a quatre ans, j'ai demandé à la STIB d'introduire une carte à

*inleveren. In de toekomst zal het mogelijk zijn om met behulp van het rijksregisternummer heel wat gegevens terug te vinden in de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid. Klanten die een MOBIB-kaart willen aanvragen, zijn echter niet verplicht om hun rijksregisternummer mee te delen. Bovendien blijft het mogelijk om tickets te kopen die niet op naam zijn.*

*Ik zal het nu hebben over de reissnelheid en de problemen met de controleapparaten. Het duurt 3 seconden om een magneetkaart te valideren, terwijl er slechts 0,3 seconden nodig zijn om een MOBIB-kaart te valideren. Alle trams en bussen worden uitgerust met de nieuwe apparaten.*

*Zoals vaak het geval is met nieuwe technologieën, zijn er een aantal kinderziekten opgedoken bij de ingebruikneming van de MOBIB-ontwaarders. Ondertussen is er op alle ontwaarders een nieuwe versie van het softwareprogramma geïnstalleerd. Vandaag is 85% van de ontwaarders operationeel. Voor de overige 15% wordt nog onderzocht waar precies het probleem zit.*

*De trajecten worden niet geregistreerd op de MOBIB-kaart, maar op de ontwaarder. De ontwaarder registreert de datum, het uur en de lijn. Die anonieme gegevens moeten de MIVB in staat stellen om haar vervoersaanbod zo goed mogelijk op de vraag af te stemmen. Door die registratie kunnen de controleurs ook niet het traject controleren.*

*De waarborg van vijf euro moet de klanten ertoe aanzetten meer zorg voor hun kaart te dragen. Een chipkaart kost geld. Ik ben het evenwel met u eens dat het eerder om een borgtocht dan om een waarborg gaat.*

puce notamment pour éviter les files et faire en sorte que les gens puissent recharger leur carte à n'importe quel moment, et ne doivent pas, comme auparavant, attendre le 1er du mois. Pour l'année prochaine, tous ces étudiants ont leur carte MOBIB. Il suffira à l'avenir de se la fournir par internet ou en Bootik et ensuite de la recharger même dans les automates GO disponibles en de nombreux endroits de la ville.

Dès l'an prochain, les cartes STIB pourront être rechargées en Bootik, en "Bootik on line", en KIOSK et même sur les automates de vente GO. Il n'y aura plus de files l'année prochaine. Si tel devait être le cas, je prédis aux dirigeants de la STIB de sérieux problèmes.

La STIB interroge aussi depuis le 30 septembre la clientèle scolaire afin de comprendre la réceptivité du client au mailing l'incitant à utiliser la poste ou internet, et les freins à l'usage du bon de commande par courrier. Il est aussi important de savoir pourquoi les usagers n'entreprennent pas les démarches plus tôt et pourquoi ils veulent se présenter au guichet.

Concernant la recharge Tempo Music, la STIB a recherché un partenariat lui permettant d'offrir un avantage à la cible concernée, à savoir les élèves qui procèdent à l'achat ou au renouvellement de leur abonnement par internet ou par courrier. La STIB ne finance en aucune façon cette prime offerte au client, l'accès à un public ciblé représentant un bénéfice suffisant pour l'opérateur de téléphonie en question. Il va de soi que les données personnelles ne sont transmises à cet opérateur que si le client a donné formellement son accord. L'accord ne conditionne aucunement l'octroi d'une carte.

Dans un souci de simplification administrative, la STIB demande le numéro de registre national afin de favoriser prochainement la dématérialisation des justificatifs. A l'avenir, le numéro permettra de retrouver automatiquement un grand nombre de données dans la Banque-carrefour de la sécurité sociale. Cette procédure facilitera la vie des gens, qui ne devront plus demander les attestations nécessaires. Cependant, l'obtention de la carte MOBIB n'est pas obligatoirement liée à la communication du numéro de registre national. En outre, il sera toujours possible pour un client occasionnel de se procurer un titre de transport non

nominatif, à savoir la carte Jump aujourd'hui et le ticket à puce ultérieurement.

J'en viens à la vitesse commerciale et aux anomalies des valideurs. S'il est vrai que l'ensemble des usagers devront valider leur carte MOBIB, la vitesse de transaction a été fortement diminuée : trois secondes pour l'oblitération d'un titre magnétique contre 300 millièmes de seconde pour la validation d'une carte MOBIB. Pour les autobus, où la montée à l'avant est obligatoire, la validation s'inscrit dans le flux des passagers. Pour les trams, présentant des flux de clientèle plus importants, des valideurs seront progressivement placés à chaque entrée du véhicule afin d'assurer et accélérer la validation. Au fil des mois, nous installerons de plus en plus de valideurs.

Comme c'est souvent le cas pour les nouvelles technologies, certaines anomalies ont été constatées lors de la mise en service des valideurs MOBIB. Une nouvelle version du logiciel a été installée sur l'ensemble des appareils, afin de remédier aux problèmes rencontrés. A ce jour, 85% du parc de valideurs est opérationnel. Quant aux 15% restants, des analyses sont en cours pour résoudre au plus vite les difficultés rencontrées.

Les trajets ne sont pas enregistrés au niveau de la carte Mobib, mais ils le sont au niveau du valideur, qui mémorise l'heure, la date et la ou les lignes utilisées. Ceci permet à la STIB, après remontée de l'ensemble des données de validation, d'ajuster de manière optimale l'offre à la demande. Il s'agit aussi d'une garantie permettant d'éviter les vérifications d'itinéraire par les contrôleurs. Les données anonymes sont ensuite généralisées dans le système.

En ce qui concerne la garantie MOBIB, elle est destinée à inciter les clients à faire attention à leur carte. En effet, une carte à puce coûte de l'argent. Quand on leur demande cinq euros, les détenteurs de la carte réfléchissent et ne la perdent pas. Toutefois, je suis d'accord avec vous, il s'agit plus d'une caution que d'une garantie.

**M. Hervé Doyen.-** Quand le client remettra sa carte après cinq ans, il ne recevra rien en retour, puisque la garantie diminue d'année en année d'utilisation. En revanche, ne pas demander de caution, mais plutôt un surcoût en cas de perte de la carte me semble plus probant, car dans ce cas-là on

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).- Als de klant zijn kaart na vijf jaar teruggeeft, zal hij zijn geld niet terugkrijgen, aangezien de waarborg vermindert per jaar gebruik. Het lijkt mij beter om geen waarborg te vragen, maar om een meerkost te vragen in geval van verlies. In dat geval moeten**

ne sanctionne que ceux qui perdent leur carte.

**M. Pascal Smet, ministre.-** C'est une autre approche. Cependant, quand on procédait de la sorte, certaines personnes n'étaient pas contentes non plus.

L'objectif de la validation obligatoire pour l'ensemble des utilisateurs de la STIB permettra à terme une adéquation optimale entre l'offre et la demande et l'amélioration de la charge des véhicules. En outre, la Région prévoit de financer une série de tarifs, comme par exemple les tarifs préférentiels pour les personnes de plus de 65 ans, au prorata du nombre de validations effectuées sur une base annuelle. Enfin, la validation obligatoire s'inscrit dans le contexte de la prochaine restriction de l'accès aux quais des stations de métro aux seuls détenteurs d'un titre de transport valable.

Par ailleurs, l'attestation écrite de l'établissement scolaire requise par la Communauté française pour les élèves souhaitant un abonnement scolaire a pesé également sur les files d'attente. Cette exigence nuit en effet au système de commande d'abonnement par internet. La STIB préconise dans ce cadre la mise en place d'un système parallèle automatique et négocie en ce sens auprès de la Communauté française.

Par ailleurs, décentraliser la délivrance des abonnements par le biais des administrations communales que préconise M. Doyen, est une suggestion positive, quoique laborieuse. La mise en place d'un tel dispositif nécessiterait en effet le placement de guichets spécifiques dans les communes bruxelloises. Je suis néanmoins favorable à votre idée. Nous pourrions en effet concevoir un système de délivrance des abonnements dans les centres communautaires ou les bibliothèques et prévoir ainsi une organisation alternative de la ville.

Enfin, je tiens à souligner que les seniors ainsi que les élèves/étudiants sont à ce stade tous munis d'une carte MOBIB. Cette carte sera distribuée progressivement à l'ensemble de la population. Les difficultés que vous avez soulignées correspondent à un pic de la demande, principalement celle des étudiants. Ceci ne se reproduira pas à l'avenir, car la situation sera désormais plus gérable, à l'instar de ce qui se fait dans des grandes villes, telles que

*enkel diegenen betalen die hun kaart hebben verloren.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Dat is een andere benadering, maar in het verleden was daar ook niet iedereen gelukkig mee.*

*Door de verplichte ontwaarding kunnen we op termijn het aanbod en de vraag beter op elkaar afstemmen en de belasting van de voertuigen verbeteren. Bovendien zal het gewest een aantal voorkeurtarieven financieren op basis van het jaarlijks aantal ontwaardingen. Het systeem zorgt er ook voor dat alleen houders van een geldig vervoersbewijs toegang hebben tot de metrostations.*

*De wachtrijen waren langer, omdat de Franse Gemeenschap voor een schoolabonnement een geschreven attest eiste van de school, waardoor dit abonnement moeilijk via internet kon worden besteld. De MIVB onderhandelt nu met de Franse Gemeenschap over een parallel automatisch systeem.*

*Het voorstel van de heer Doyen om de abonnementen in de gemeenten te verdelen, is positief, maar omslachtig. Daarvoor zouden er in de gemeenten specifieke loketten nodig zijn. We kunnen zeker een systeem overwegen voor het verkopen van abonnementen in gemeenschapscentra of bibliotheken.*

*Op dit ogenblik hebben alle scholieren/studenten en senioren een MOBIB-kaart. Nu is de rest van de bevolking aan de beurt. De moeilijkheden zijn het gevolg van een piek in de vraag, die zich in de toekomst niet meer zal herhalen.*

Londres ou Paris.

Je suis favorable à cette suggestion, même si elle nécessite toute une réorganisation de la ville.

**M. Hervé Doyen.-** Les communes délivrent déjà ce type de documents à puce, comme les cartes d'identité électroniques. De plus, l'infrastructure d'accueil et de service est déjà mise en place au sein des administrations communales. Dès lors, l'intégration de ce service ne devrait pas s'avérer très compliquée.

La boutique de vente Rogier est un véritable trou à rats !

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il existe d'autres Bootik au centre-ville. De surcroît, il est prévu que la station Rogier soit totalement rénovée et que la Bootik soit transformée et embellie, comme c'est déjà le cas pour celles de la gare du Midi et de De Brouckère. Les choses changent au fur et à mesure, en fonction des moyens disponibles.

En conclusion, je déplore, tout comme vous, la manière dont s'est déroulée cette opération. Je suis convaincu que les responsables de la STIB ne sont pas satisfaits non plus, puisqu'ils n'ont pas réussi comme ils l'escomptaient à offrir un service de première classe. Il faut reconnaître également que la STIB a réalisé des efforts considérables, qui se sont toutefois révélés insuffisants.

Elle a notamment sous-estimé l'impact de la délivrance de la carte MOBIB et, en revanche, surestimé le nombre de personnes qui feraient leur demande de carte par internet, taux qui est passé de 14% à 28% en un an. Par ailleurs, la STIB a eu tort de ne pas augmenter le nombre de guichets dès l'apparition du phénomène de formation des files. La STIB reconnaît ses erreurs et en a tiré les enseignements nécessaires.

Cette expérience ne peut plus se reproduire l'an prochain, même si seul un petit nombre d'étudiants aura encore besoin d'une nouvelle carte MOBIB. C'est l'une des raisons pour lesquelles la carte à puce a été introduite. Si elle se reproduit malgré tout, les responsables de la STIB devront rendre des comptes.

**M. le président.-** La parole est à M. Madrane.

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *De gemeenten leveren al chipkaarten af. Ik verwijs bijvoorbeeld naar identiteitskaarten. Ze hebben ook geschikte infrastructuur om klanten te bedienen.*

*Het verkoopkantoor in metrostation Rogier verkeert in een lamentabele staat!*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Er zijn nog andere Bootiks in het centrum van de stad. Het verkooppunt in metrostation Rogier wordt volledig gerenoveerd.*

*Ik betreur de problemen die zich hebben voorgedaan. Hoewel de MIVB inspanningen heeft gedaan, is het niet gelukt om de klanten een goede service aan te bieden.*

*De MIVB heeft onder meer de wachttijden voor het uitreiken van MOBIB-kaarten onderschat en het aantal personen die hun abonnement via internet zouden bestellen overschat. Het was ook een vergissing om het aantal loketten niet uit te breiden. De MIVB heeft de nodige lessen getrokken uit deze ervaring.*

*Ik heb er sterk op aangedrongen dat het probleem zich volgend jaar niet meer mag voordoen.*

**De voorzitter.-** De heer Madrane heeft het woord.

**M. Rachid Madrane.-** Je voudrais remercier le ministre pour l'exhaustivité de sa réponse. Vous avez parcouru tous les champs sans évacuer les problèmes. Personne d'entre nous n'est évidemment contre la STIB. Nous sommes pour le transport public, mais chacun pense qu'on peut mieux faire. Ce n'est pas non plus la faute de ceux qui étaient derrière les guichets. Il s'agit plutôt d'analyser la stratégie marketing. Nous faisons de la publicité pour "Bouger mieux dans la ville", mais les gens se retrouvent coincés aux guichets.

Je rejoins, en outre, ce que disait mon collègue M. Doyen. Il aurait peut-être fallu offrir la première carte - et réclamer plus en cas de perte - , plutôt que demander cinq euros de caution.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il faut aussi payer pour la carte d'identité, pour le passeport.

**M. Rachid Madrane.-** Justement, ne pourrions-nous pas imaginer de récompenser ceux qui s'y prennent très tôt à l'avance ? Et alors, ceux qui arrivent trop tard et veulent malgré tout que cela aille vite paieront.

Autre chose, dans les communes, certains services d'état civil sont ouverts en nocturne. Ne pourrait-on imaginer des nocturnes pour renouveler les abonnements ? Ne pourrait-on pas placer un appareil de la STIB dans ces services communaux, permettant de renouveler son abonnement ?

Je répète que ce n'est pas le personnel qui est mis en cause, mais l'expression publique d'un marketing d'entreprise qui ne fonctionne pas. C'est comme à La Poste, personne ne peut croire qu'il y sera servi en deux minutes. Quand on me dit de "Bouger mieux dans la ville" et que je mets quatre heures pour aller chercher cet abonnement, cela ne me donne pas envie de prendre le transport public.

Donc, pour l'année prochaine, même si vous tablez sur l'idée qu'en effet ce ne sera que du renouvellement, je pense qu'il faudra démarrer les nouveaux abonnements beaucoup plus tôt dans l'année, en tous cas au mois de juin.

**M. Pascal Smet, ministre.-** En juillet, chaque client reçoit une lettre lui disant que son abonnement arrive à expiration et qu'on lui conseille, pour éviter les files d'attente, de le

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** *Iedereen is voorstander van het openbaar vervoer. Het is echter op het vlak van de marketing dat het is misgelopen.*

*Bovendien ga ik akkoord met de heer Doyen dat de eerste MOBIB-kaart gratis moest worden aangeboden. Bij eventueel verlies ervan kan dan zelfs een hoger bedrag dan 5 euro worden aangerekend.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Er moet ook betaald worden voor een identiteitskaart of een paspoort.*

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** *Misschien kan wie vroeg aankoopt daarvoor worden beloond. Wie te laat is, moet dan maar meer betalen.*

*Is het ook niet mogelijk om de Bootiks 's avonds te openen voor de verlenging van de abonnementen of een personeelslid van de MIVB daarvoor af te vaardigen naar de gemeentelijke diensten van de burgerlijke stand die 's avonds geopend zijn?*

*De PS verwijt het personeel niets, maar de communicatie van het bedrijf met het publiek loopt mank. Het is abnormaal om vier uur te moeten aanschuiven voor een abonnement.*

*Volgend jaar moet er veel vroeger werk worden gemaakt van de verlenging van abonnementen, ten laatste in juni.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *In juli krijgt elke klant een brief met het advies om zijn abonnement via de post of internet te verlengen, om lange wachtrijen te vermijden. Helaas wordt dit*



prolonger dès cette date par internet ou par courrier. Toutefois, les gens ne le font pas.

Depuis le 30 septembre, la STIB réalise une enquête téléphonique auprès de ses abonnés pour savoir pourquoi ils ne le font pas, malgré le courrier personnalisé qu'ils reçoivent.

**M. Rachid Madrane.-** Nous pourrions éventuellement suggérer à la STIB d'écrire aux dix-neuf bourgmestres, ou à tous les échevins responsables, afin de leur proposer d'installer dans leurs services d'état civil un automate où les cartes MOBIB pourront dorénavant être retirées.

**M. le président.-** La parole est à Mme Persoons.

**Mme Caroline Persoons.-** La réaction de la STIB est extrêmement lente puisque les files d'attente commencent à s'allonger dès la fin du mois d'août et qu'il faut attendre le début du mois d'octobre pour que soient élargis les heures et les jours d'ouverture.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Les choses se sont déroulées en deux étapes, avec une augmentation progressive. La seule chose que l'on puisse reprocher à la STIB est de ne pas avoir mis en place l'ensemble du dispositif dès le début.

**Mme Caroline Persoons.-** Le service au public n'était pas non plus très positif dans la façon d'accueillir et de réagir.

Au niveau des incitants, il serait intéressant de proposer un abonnement à un taux plus favorable si l'on prend son abonnement plus tôt, en mai, juin ou juillet.

La formation des postes supplémentaires - 33 en août et 45 en septembre - n'explique-t-elle pas le passage des six minutes prévues pour la délivrance de la carte à dix minutes ? Cette formation était-elle suffisante ?

Quel système envisagez-vous de mettre en place avec la Communauté française ? S'agit-il d'un échange de données ? Comment les choses se passent-elles avec la Communauté flamande et les 8.000 étudiants de Quartier Latin qui se sont rajoutés ?

*advies nog te weinig gevolgd.*

*De MIVB voert nu een telefonische enquête uit om na te gaan waarom dat zo is.*

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** *De MIVB kan eventueel aan de burgemeesters voorstellen om bij de diensten van de burgerlijke stand automaten te installeren om MOBIB-kaarten af te halen.*

**De voorzitter.-** *Mevrouw Persoons heeft het woord.*

**Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).-** *De reactie van de MIVB is erg traag. De wachtrijen staan er al sinds eind augustus en pas in oktober worden de openingstijden uitgebreid.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Alles is in stadia verlopen. U kunt de MIVB hoogstens verwijten dat ze niet alle maatregelen meteen genomen heeft.*

**Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).-** *De manier waarop het publiek onthaald werd, was ook niet geweldig.*

*U zou mensen kunnen overtuigen om vroeger hun abonnement te verlengen door hen dan een goedkoper tarief te bieden.*

*Ligt het aan de opleiding van de bijkomende verkopers dat er tien minuten nodig waren om een kaart af te geven in plaats van de geplande zes? Werden die voldoende opgeleid?*

*Zult u gegevens uitwisselen met de Franse Gemeenschap? Hoe zit het met de Vlaamse Gemeenschap en de 8.000 studenten van Quartier Latin?*

**M. Pascal Smet, ministre.-** A l'avenir, un étudiant demandant le remboursement de son abonnement à la Communauté française devra prouver qu'il est inscrit, ce que la STIB devra vérifier. La STIB préférerait adopter un autre système, pour que cette vérification par échange de données se fasse automatiquement.

**Mme Caroline Persoons.-** Il s'agirait en somme d'un échange de données informatiques.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Effectivement. Ce système permettrait d'éviter de nombreuses manipulations puisque, pour l'instant, les étudiants doivent se représenter chaque année à la STIB, munis d'une attestation d'inscription. C'est tout à fait faisable, moyennant une bonne organisation.

**Mme Caroline Persoons.-** Les jeunes sont en âge d'obligation scolaire jusqu'à dix-huit ans.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Vous savez comme moi que, malheureusement, 5.000 jeunes vivant à Bruxelles ne sont pas inscrits dans une école. Il est incroyable de constater que c'est seulement depuis quelques mois que la Communauté française et la Communauté flamande travaillent conjointement pour vérifier si les enfants inscrits dans le registre national fréquentent une école de la Communauté française ou flamande. C'était possible du côté de la Communauté flamande, mais la Communauté française n'était pas capable de le dire. Le problème est à présent résolu et il est possible de vérifier l'inscription dans une école. C'est encore sans compter du problème du décrochage scolaire.

**M. le président.-** La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.-** L'aspect de la sous-traitance, et donc de la privatisation, que vous avez évoqué m'inquiète quelque peu. La STIB a fortement tendance à sous-traiter. Dans le cas présent, cela n'a pas fonctionné. Est-il question d'en tirer les enseignements et de ne plus systématiquement recourir à une entreprise extérieure, d'autant plus que la distribution par la poste ne posait manifestement pas de problème ?

Ensuite, vous n'avez pas répondu à l'aspect éthique d'y coupler un produit promotionnel. Quand vous dites que la STIB ne doit rien payer pour la recharge Tempo Music, c'est une évidence. C'est

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Een student die de terugbetaling van zijn abonnement vraagt aan de Franse Gemeenschap, zal moeten aantonen dat hij ingeschreven is. De MIVB moet dat verifiëren. De MIVB zou liever hebben dat dat automatisch gebeurt.

**Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).-** Het gaat dus om een uitwisseling van gegevens.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Inderdaad. Nu moeten de studenten zich elk jaar met een inschrijvingsbewijs aanbieden bij de MIVB. Met een betere organisatie kan dat vermeden worden.

**Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).-** Jongeren zijn schoolplichtig tot achttien jaar.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Helaas zijn 5.000 Brusselse jongeren niet ingeschreven in een school. Pas sinds enkele maanden controleren de Franse en de Vlaamse Gemeenschap samen of de jongeren naar een Franstalige of Nederlandstalige school gaan. De Franse Gemeenschap had deze gegevens niet. Dat probleem is nu opgelost en de inschrijving kan nu gecontroleerd worden. Dan heb ik het nog niet over het spijbelen.

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** De MIVB besteedt heel wat diensten uit. In dit geval heeft die privatisering voor problemen gezorgd. Moeten hieruit geen lessen worden getrokken, te meer daar de distributie via de post blijkbaar wel vlot verloopt?

*Het is logisch dat de MIVB niets moet betalen voor de heroplading via Tempo Music. Dit is een buitenkans voor de privéoperator Mobistar, die het klantenbestand van de MIVB gebruikt om winst te maken. Dit soort koppelreclame vormt evenwel een ethisch probleem, te meer daar de reclame zich tot de jongeren richt, die een zeer beïnvloedbaar*

une aubaine pour un opérateur privé : Mobistar utilise un fichier et un public-cible pour faire des bénéfices.

J'estime qu'un problème éthique se pose. Si la STIB veut vraiment favoriser la commande par internet, qu'elle offre par exemple un bon pour un taxi collectif, un vrai cadeau de mobilité. A mes yeux, la démarche est perverse. Trouvez-vous normal qu'on poursuive ce type d'opération de marketing couplée, en utilisant un service public au bénéfice d'un opérateur privé et en visant une population très influençable, à savoir les jeunes ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Premièrement, j'ai une autre définition de la perversité.

Deuxièmement, ce n'est pas parce qu'on fait appel à une firme en sous-traitance qu'on privatise. On ne parle pas de privatisation pour la délivrance des cartes d'identité par les communes. Si la STIB avait dû le faire elle-même, les files d'attente n'auraient pas été de quatre heures, mais de quatre mois.

**M. le président.-** La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen.-** Je remercie le ministre pour l'ensemble des réponses qu'il a données. Qu'on nous comprenne bien tous : si nous sommes tous intervenus, c'est par amour pour notre service public, parce que cela participe aussi à son image.

Le service public finit par générer lui-même sa propre image négative auprès des gens en ne satisfaisant pas ses propres clients, comme dans l'exemple de La Poste qui a été donné. C'est infernal parce qu'on s'autocritique en permanence et que cela alimente l'idée qu'il faut confier ces tâches au privé "qui ferait mieux et plus vite". On voit bien avec les banques que ça va mieux, beaucoup plus vite et beaucoup plus profondément !

*(Rires)*

C'est une image fausse.

Il est de la responsabilité des pouvoirs publics de donner une image moderne d'un service véritablement public.

- *Les incidents sont clos.*

*publiek zijn.*

*Als de MIVB de bestellingen via internet echt wil aanmoedigen, zou zij een bon voor een collectieve taxi kunnen schenken. Dat is pas een echt mobiliteitscadeau.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Uitbesteding staat niet noodzakelijk gelijk met privatisering. Zo is er geen sprake van privatisering voor de afgifte van de identiteitskaarten door de gemeenten. Als de MIVB dit zelf had moeten doen, had men niet vier uur, maar vier maanden moeten aanschuiven.*

**De voorzitter.-** De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *Er zijn veel commissieleden die het woord hebben genomen in dit debat. We hechten allemaal belang aan de openbare dienstverlening.*

*De MIVB geeft zichzelf een slecht imago door haar klanten niet goed te bedienen. Op die manier draagt ze bij aan het waanbeeld dat de MIVB moet worden geprivatiseerd, omdat de privésector sneller en efficiënter zou werken. Als ik zie wat er tegenwoordig met de banken gebeurt, kan ik niet ontkennen dat die sneller en ingrijpender werken!*

*(Gelach)*

*Het cliché dat de privésector efficiënter werkt dan de overheid, is onzin. Het komt er echter op aan om voor een moderne overheidsdienst te zorgen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "le carrefour Churchill-Vanderkindere".**

**M. le président.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Les profondes mutations apportées dans le réseau de la STIB en 2007 ont déjà suscité beaucoup de réactions. En effet, un certain nombre de difficultés ont été rencontrées par les utilisateurs à la suite de la suppression, de la modification et de la création de nouvelles lignes, sans parler des changements de numérotation qui n'ont pas encore été intégrés par tous.

Le 30 juin dernier, une nouvelle étape a eu lieu dans la restructuration du réseau. "Cette troisième salve de modifications lourdes préconise un peu plus encore la rupture de charge temporelle. De quoi compliquer encore un peu plus la donne pour l'utilisateur lambda", a-t-on pu lire dans la presse à cette occasion.

Je voudrais ici évoquer certaines difficultés que présente actuellement le réseau. Ainsi, je voudrais, M. le ministre, avoir des éclaircissements sur la situation du carrefour de la place Vanderkindere à l'intersection des avenues Brugmann, Albert et Churchill.

Pour résumer le problème, il s'agit d'un point de convergence de différentes lignes de trams débouchant de ces trois artères. A côté des trams 23 et 24 dont c'est la fin de la ligne, passent également les lignes 3, dont c'est le départ, 4 qui traverse l'avenue Brugmann pour rejoindre l'avenue Albert, ainsi que la ligne 92 qui prolonge son trajet sur l'ensemble de l'avenue Brugmann.

Le problème est double. Premièrement, en raison des ruptures de charge avec le 23 et le 24 d'une part et le 3 d'autre part et de la disposition particulière des lieux, les utilisateurs traversent le carrefour en

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

**TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het kruispunt Churchill-Vanderkindere".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *De ingrijpende wijzigingen van 2007 aan het MIVB-netwerk lokten heel wat reacties uit. De wijziging, afschaffing en invoering van heel wat lijnen en de andere nummering die nog niet overal wordt toegepast, leverden nogal wat problemen op.*

*Op 30 juni ging een nieuwe fase in de herstructurering van het netwerk van start. Volgens de pers zou de modale klant daar weer de pineut van zijn.*

*Er zijn vooral problemen aan het Vanderkindereplein in Ukkel, waar de Brugmannlaan, de Albertlaan en de Churchillaan elkaar kruisen.*

*Er komen heel wat tramlijnen samen op die plek. Aangezien veel lijnen zijn opgesplitst, moeten mensen vaker overstappen, waardoor ze in alle richtingen het plein overlopen om hun aansluiting niet te missen. Dat is erg gevaarlijk. Hoe zult u het probleem oplossen?*

*Door het groot aantal lijnen en de hoge reisfrequentie stoppen er tijdens het spitsuur al gauw 80 trams per uur op het Vanderkindereplein. U kunt zich inbeelden wat de gevolgen zijn voor het verkeer en voor de slijtage van de weg. Neemt u maatregelen om de problemen te bestrijden?*

*Tramlijnen 3 en 4 zorgen om de drie minuten voor een verbinding van het Vanderkindereplein naar het Noordstation. Voor tramlijn 23 geldt er echter een andere reisfrequentie. Passagiers van die lijn krijgen de raad om aan de halte Churchill over te stappen op lijn 3. De MIVB geeft op haar website*

tout sens pour rejoindre la correspondance au terminus commun du 3 et du 4 pour augmenter leur chance d'attraper un tram. Dès lors, les piétons se retrouvent à courir sur l'ensemble du carrefour, entraînant de ce fait des ennuis de circulation et un danger en termes de sécurité routière. Comment comptez-vous résoudre ce problème ?

Ensuite, en raison de la multiplication des lignes et de leur fréquence de six à dix minutes pour chacune des lignes - sauf pour les trams 23 et 24 où là c'est pour les deux lignes - , le trafic de trams correspond à quatre-vingts véhicules par heure qui vont manoeuvrer sur le carrefour en heure de pointe... soit un tram, toutes les quarante-cinq secondes. Je vous laisse imaginer l'impact en termes de circulation et de résistance des infrastructures et des voiries. Avez-vous pris des dispositions à cet égard ?

Le site de la STIB éclaire d'ailleurs ces difficultés. En effet, la ligne 4 et la nouvelle ligne 3 à forte fréquence desservent le centre-ville en offrant un tram toutes les trois minutes entre la gare du Nord et Vanderkindere. Or, il est assez piquant de constater que les usagers de la ligne 23 ne profiteront pas de ces services, puisque, selon les informations fournies, il leur est conseillé de prendre la correspondance de la ligne 3 à Churchill où la fréquence est de six minutes. A demi-mot, le STIB reconnaît ainsi la dangerosité de la correspondance avec la ligne 4 à Vanderkindere. La situation ne semble pourtant pas moins périlleuse à cet endroit.

M. le ministre, j'aimerais savoir par qui les travaux de déplacement de l'arrêt Churchill au milieu du rond-point ont été ordonnés. La commune a-t-elle délivré un permis à cet égard ? L'aménagement des lieux est dangereux, cela a été évoqué précédemment. Des accidents ont-ils eu lieu à cet endroit depuis la mise en service de cet arrêt ? Quels sont les aménagements projetés en vue de permettre aux usagers d'accéder à cet arrêt en toute sécurité ? C'est un rond-point que j'emprunte fréquemment, et mon coeur s'arrête de battre par moments tellement je m'inquiète. De plus, le soir, on ne voit pas forcément arriver les piétons.

En outre, d'autres lignes semblent poser des problèmes, comme en ce qui concerne les ruptures de charge au niveau des trams 81 et 82 pour les correspondances avec les trams 3, 4 et 51. Jusqu'au

*implicite toe dat het gevaarlijk is om over te stappen op het Vanderkindereplein.*

*Wie heeft de opdracht gegeven om de halte Churchill naar het midden van de rotonde te verplaatsen? Heeft de gemeente Ukkel daarvoor een stedenbouwkundige vergunning uitgereikt? De maatregel is nefast voor de verkeersveiligheid. Zijn er al ongevallen gebeurd? Welke maatregelen worden er getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren?*

*Ook op andere plaatsen stellen er zich problemen. Wie van lijn 3, 4 of 51 wou overstappen op lijn 81 of 82, kon dat tot 30 juni nog vrij gemakkelijk doen aan de halte Lemonnier. Tegenwoordig kan dat niet meer en moet men het hele Zuidstation door. Bent u zich bewust van het probleem? Bent u al gaan kijken?*

30 juin, l'arrêt Lemonnier permettait de joindre les trams via la rampe. Si la situation n'était pas optimale, il faut bien en convenir, depuis juillet, il faut désormais traverser l'ensemble de la gare du Midi sur trois étages et autant d'escaliers et d'escalators pour pouvoir rejoindre l'une et l'autre de ces lignes. Avez-vous conscience des difficultés rencontrées ici aussi ? Etes-vous déjà allé voir sur place ?

*Discussion*

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Mme Teitelbaum, comme vous le savez, je me suis rendu sur place. Nous nous sommes déjà croisés.

Je voudrais vous rappeler que le gouvernement a décidé de gérer le terminus des lignes 23/24 et 3 à titre provisoire au niveau du rond-point Churchill et de l'arrêt Vanderkindere. En effet, après analyse des différents avis exprimés sur le sujet, en particulier par la commune d'Uccle, le gouvernement a considéré que la meilleure option à terme pour gérer les correspondances entre les 23/24 et le 3, tout en préfigurant la future évolution vers le métro, consiste à équiper la station souterraine Albert des terminus et dispositifs nécessaires. Tout est d'ailleurs mis en œuvre, au sein de l'administration et de la STIB, afin que ces travaux soient réalisés dans les meilleurs délais possibles.

Ainsi, dès que les travaux auront été exécutés, les lignes 4, 23 et 24 auront leur terminus au niveau -1 de la station et le tram 3 se positionnera au niveau -2. De la sorte, toutes les correspondances vers le centre-ville s'effectueront dans la station, à l'abri des intempéries et dans les meilleures conditions possibles d'intermodalité et de sécurité.

En attendant, la STIB met tout en œuvre afin d'assurer les correspondances dans les meilleures conditions possibles.

Des travaux d'aménagement légers au rond-point Churchill, consistant en la pose de pas japonais, ont été exécutés en août, afin de faciliter les correspondances entre les lignes 3 et 23/24. La STIB a renoncé à l'aménagement de passages piétons vers le rond-point, afin de réduire les risques de traversée des piétons. En effet, les aménagements réalisés ont exclusivement pour but

*Bespreking*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Zoals mevrouw Teitelbaum weet, ben ik ter plaatse geweest.**

*De regering heeft beslist om de eindhalte van de lijnen 23/24 en 3 tijdelijk onder te brengen aan de Churchillrotonde en de halte Vanderkindere. Samen met de gemeente Ukkel heeft de regering ervoor gekozen om op termijn deze eindhalte en de nodige voorzieningen onder te brengen in het ondergrondse station Albert. De administratie en de de MIVB doen er alles aan om de werken zo spoedig mogelijk uit te voeren.*

*Na de voltooiing van de werken komen de eindhaltes van de lijnen 4, 23, en 24 op niveau -1 van het station en tram 3 op niveau -2. Alle verbindingen met de binnenstad worden dus in het station ondergebracht.*

*In afwachting zorgt de MIVB ervoor dat de aansluitingen in de best mogelijke omstandigheden tot stand komen.*

*Op de Churchillrotonde werden eind augustus 2008 enkele kleine aanpassingen uitgevoerd om het overstappen vlotter te laten verlopen. De MIVB heeft geen oversteekplaatsen voor voetgangers laten aanleggen, omdat dit te gevaarlijk zou zijn. De omwonenden kunnen de haltes gebruiken die aan de buitenkant van de rotonde gelegen zijn en dan ook veilig zijn.*

*Dat alles is gebeurd op vraag van de gemeente Ukkel. Persoonlijk had ik de haltes liever in het midden van de rotonde geplaatst, omwille van de duidelijkheid en de veiligheid. De aanpassingen die in augustus werden uitgevoerd zijn tijdelijk en worden teruggeschroefd, zodra het station Albert*

de faciliter le passage des clients d'un tram à l'autre, la desserte des habitants du quartier étant assurée aux arrêts existants, latéraux au rond-point, dont l'accès est sécurisé.

Il s'agit d'une demande exprimée par la commune d'Uccle. Pour ma part, j'aurais souhaité que les arrêts soient situés au milieu du rond-point. Cela aurait été beaucoup plus clair et sûr pour tout le monde. La commune n'en ayant pas voulu, nous avons dû trouver un compromis. Il va de soi que les aménagements réalisés en août sont provisoires et que les lieux seront intégralement remis dans leur état d'origine dès la mise en service des installations de la station Albert. A ce jour, aucun accident majeur n'est heureusement à déplorer, malgré - il faut bien le constater - l'imprudence de certains piétons.

Lorsque les problèmes se produisent à cet endroit, c'est souvent parce que les habitants d'Uccle - que l'on dit souvent bien éduqués et un peu chics - ne tiennent pas compte des règles fondamentales, concernant notamment la façon de traverser. J'ai toujours pensé que les gens bien éduqués suivaient les règles, mais ce n'est apparemment pas le cas. Ce sont des gens du quartier qui traversent à cet endroit, et pas des visiteurs occasionnels.

Le 29 septembre, une réunion rassemblant des représentants de la commune d'Uccle, de la Région, de la zone de police et de la STIB s'est tenue sur place, afin de juger de l'opportunité de nouvelles mesures visant à renforcer la sécurité. Il a ainsi été décidé de placer des garde-corps munis de panneaux de signalisation de type C19 - accès interdit aux piétons - aux extrémités des embarcadères du rond-point Churchill et une signalétique complémentaire informant mieux les clients de la STIB des endroits où ils doivent prendre les trams des différentes lignes. L'objectif poursuivi est de bien indiquer aux piétons l'interdiction de traverser le rond-point et d'empêcher matériellement cet accès.

Il a également été prévu de diffuser, dans les trams, des messages d'information aux voyageurs indiquant l'arrêt où se fait la correspondance.

Le permis d'urbanisme en vue d'aménager les arrêts de tram et de renouveler les plantations de l'avenue Churchill a été délivré le 15 septembre 2008. Les travaux d'aménagement se termineront fin

*naar behoren werkt. Tot op heden heeft er zich gelukkig nog geen enkel ernstig ongeluk voorgedaan.*

*Er zijn alleen nog maar kleine incidenten geweest. Dat ligt vooral aan het feit dat de inwoners van Ukkel, die nochtans verondersteld worden goed opgevoed en een beetje chic te zijn, zich niet aan de regels houden bij het oversteken.*

*Op 29 september vergaderden vertegenwoordigers van de gemeente Ukkel, het gewest, de politiezone en de MIVB over eventuele bijkomende veiligheidsmaatregelen. Zo komen er aan het eind van de perrons aan de Churchillrotonde leuning met signalisatieborden C19 (verboden voor voetgangers). Er komt ook meer signalisatie om aan te geven waar de reizigers de verschillende trams kunnen nemen. De bedoeling is dat de voetgangers de rotonde niet meer oversteken.*

*In de trams zullen ook de overstapmogelijkheden aangegeven worden.*

*Op 15 september 2008 werd de stedenbouwkundige vergunning toegekend voor de heraanleg van de tramhaltes aan de Churchillaan. Eind november zijn de prioritaire perrons (Churchill en Vanderkindere) klaar. De nieuwe bomen worden onmiddellijk geplant. De heraanleg moet het comfort van de reizigers verhogen.*

*Het tijdschema wordt aangepast om aansluitingen te vergemakkelijken. Iemand op tram 23 kan aan Churchill altijd meteen overstappen op tram 3, die meestal op tijd is, aangezien dit de vertrekhalte is. Dit is gemakkelijker dan voorbij Vanderkindere, ook al rijden daar meer trams.*

*De verkeerslichten aan Vanderkindere worden aangepast, zodat voetgangers en trams niet meer in elkaars vaarwater terechtkomen.*

*Wat het aantal passages van trams op Vanderkindere betreft, dat zijn er om te beginnen slechts 60 per uur. De lijnen 23 en 24 steken het kruispunt immers niet over. Bovendien kunnen trams in tegengestelde richtingen vaak in dezelfde fase van de verkeerslichten het kruispunt oversteken. We hadden al deze problemen niet gehad als de Ukkelaars destijds de metro niet hadden geweigerd.*

novembre pour les quais prioritaires Churchill et Vanderkindere. Les nouveaux arbres seront immédiatement replantés. Ces aménagements amélioreront le confort des clients et faciliteront l'attente pour les correspondances aux arrêts, de part et d'autre du rond-point.

Par ailleurs, l'organisation des horaires vise également à faciliter les correspondances au rond-point Churchill. Ainsi, un client venant du tram 23 a toujours intérêt à descendre à Churchill pour emprunter un tram 3, qui suit immédiatement et est généralement à l'heure, puisqu'il s'agit de son point de départ, même si la fréquence est double (le tram 3 + le tram 4) au-delà du carrefour Vanderkindere.

Au carrefour Vanderkindere, les feux de signalisation sont adaptés, afin de supprimer le conflit entre le cycle de passage des piétons et le tram.

En ce qui concerne les 80 passages de tram par heure à travers la place Vanderkindere, il faut préciser d'une part qu'il s'agit en réalité de 60 passages - puisque les lignes 23 et 24 ne traversent pas le carrefour - et que, d'autre part, dans de nombreux cas, les trams circulant en sens opposé peuvent profiter de la même phase de feux pour franchir le carrefour, ce qui réduit sensiblement l'occupation moyenne de la place. Si les Ucclois n'avaient pas refusé le métro il y a 20 ou 30 ans, nous ne serions pas confrontés à ces problèmes aujourd'hui.

Enfin, au niveau de la gare du Midi, seule la ligne 81 est concernée et non la ligne 82, qui continue à rejoindre la station Lemonnier, où le transit peut s'opérer au même niveau. Le choix s'est fait sur la base de la fréquentation de ces lignes et la priorité a été accordée aux Forestois. Les clients de la ligne 81 disposent, quant à eux, d'une alternative au niveau de la station Horta ou d'autres lignes pour rejoindre l'intérieur du Pentagone.

**M. le président.**- La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- M. le ministre, je ne suis pas du tout convaincue de ce que ces aménagements rendront les choses moins dangereuses.

Ensuite, je voudrais surtout vous dire qu'il faut faire

*Ter hoogte van het Zuidstation gaat het enkel om lijn 81. Van lijn 82 kan men nog steeds op hetzelfde niveau overstappen aan Lemonnier. De voorkeur ging naar de inwoners van Vorst, omdat die de tram meer gebruiken. De gebruikers van lijn 81 kunnen via Horta of andere lijnen naar de Vijfhoek.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *Ik ben er niet van overtuigd dat die ingrepen de veiligheid zullen verbeteren.*

*Ik wil echter vooral opmerken dat u op uw woorden moet letten. U stigmatiseert de Ukkelaars.*



attention à la manière dont vous parlez. Et ce n'est pas la première fois que je vous le dis. Vous stigmatisez les Ucclois, les bourgeois – et même, car c'est très à la mode, j'attendais que vous vous attaquiez aux libéraux.

**M. Pascal Smet, ministre.-** J'ai dit "on disait que".

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Non, vous avez dit "on dit que les bourgeois ucclois sont mieux éduqués". Il faut arrêter. Les bourgeois ixellois ne sont pas mieux.

En tous cas, les Ucclois ont droit non seulement au respect, mais aussi à des carrefours qui soient aménagés de telle manière qu'il n'y ait pas de risques. Il y a eu des accidents - et ne discutons pas sur leur caractère majeur ou mineur -, donc c'est dangereux. J'ai également vu que plusieurs accidents ont pu être évités in extremis.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il y a des accidents parce que les gens ne respectent pas les règles.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Installer des aménagements autour d'une place qui a déjà été démolie par les trams pour y empêcher le passage des piétons ne correspond pas à ma vision de la ville. Je pense qu'on ne doit pas créer des obstacles pour essayer de réguler a posteriori ce qui a été mal fait. Je regrette, parce que cela gâchera quelque chose qui était beau et bien. C'étaient peut-être des bourgeois et cela vous est peut-être égal, mais j'estime que n'importe quel habitant ucclois a droit au respect.

Votre aménagement au rond-point ou au carrefour tient-il compte des poussettes et des personnes à mobilité réduite ? Actuellement, il est impossible pour ces deux catégories de personnes de se déplacer. Cependant, je pense que cela n'intéresse pas le ministre qui ne m'écoute plus, donc je vais arrêter là.

Pour ce qui est du métro, je pense que c'est un peu exagéré. Vous avez retrouvé la mémoire par rapport au métro en le fréquentant, mais de là à évoquer chaque fois le passé, c'est une manière légère d'aborder votre fonction.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Vous vous doutiez que

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Ik sprak in het algemeen.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *De Ukkelaars verdienen zowel respect als veilige kruispunten. Er zijn al ongevallen gebeurd.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Er gebeuren ongevallen, omdat de mensen de regels niet naleven.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Obstakels plaatsen rond een plein dat al door trams is vernield om de voetgangers te verhinderen over te steken, beantwoordt niet aan mijn stadsvisie. Houden die ingrepen overigens rekening met de personen met beperkte mobiliteit en de reizigers met een kindwagen?*

*Wat de metro betreft, is het niet nodig om telkens het verleden op te rakelen.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-**

je plaisantais.

Toutefois, sérieusement, j'ai entendu comment certaines personnes là-bas ont traité des gens de couleur. Je n'ai pas oublié certains des propos qui ont été tenus quand on a parlé du tram. J'ai simplement dit que j'attendais que les personnes bien éduquées respectent les règles.

Certains habitants de ces quartiers ont délibérément tenu des propos déplacés à l'encontre des personnes d'origine marocaine. Il importe que la règle soit respectée par tous afin de prévenir tout risque d'accident. Malheureusement, ceci n'est pas le cas. Les gens traversent le rond-point dans tous les sens. Il est regrettable que l'absence de respect soit générale dans cette ville, qu'il s'agisse des voyageurs des transports en commun ou d'automobilistes, qui brûlent les feux rouges, ou sont agressifs, ou encore des cyclistes roulant sur les trottoirs. Ce problème est récurrent et menace la cohabitation.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- La Région prévoit-elle un aménagement particulier pour faciliter l'accès pour les mamans avec des poussettes et pour les personnes à mobilité réduite ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je n'ai reçu aucune remarque à ce propos. Toutefois, nous ne manquerons pas d'examiner la question.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

*Dat was maar een grapje.*

*Ik heb gehoord hoe sommige personen daar gekleurde mensen behandelen. Ik verwachtte dat goed opgevoede mensen de regels zouden naleven.*

*Sommige buurtbewoners hebben bewust mensen van Marokkaanse origine beschuldigd. Om risico's te vermijden, moet iedereen de regels naleven. Mensen blijven de rotonde echter in alle richtingen oversteken. Er is helaas te weinig respect in deze stad, bij de gebruikers van het openbaar vervoer, bij de automobilisten die door het rood rijden en bij de fietsers die op de voetpaden rijden.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *Komt er een speciale inrichting om de haltes toegankelijk te maken voor moeders met kinderwagens of mensen met een beperkte mobiliteit?*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik heb daarover geen klachten ontvangen, maar zal dit onderzoeken.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'achat de septante bus au gaz par la STIB".**

**M. le président.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Je souhaiterais revenir sur les promesses de ce gouvernement en matière d'environnement. Dans votre sphère de compétence, vous avez la possibilité d'infléchir certaines tendances, puisque les questions d'environnement et de pollution sont des questions transversales qui parcourent les différents champs politiques.

Comme le stipule l'article 60 de son contrat de gestion, "la STIB contribue aux grands objectifs environnementaux de la Région : réduire les émissions de gaz à effets de serre, diminuer la pollution de l'air, réduire les nuisances sonores, réduire le volume de déchets, économiser l'énergie." A cet effet, diverses mesures concrètes sont annoncées dont des "mesures générales destinées à améliorer la qualité de l'air". C'est ainsi qu'il est précisé que la STIB contribuera aux objectifs régionaux en matière de qualité de l'air, notamment en remplaçant septante de ses bus par des bus circulant au gaz naturel comprimé, à condition que la Région prenne en charge les surcoûts.

On le voit, une série de mesures tendant à ces objectifs ont été inscrites dans le contrat de gestion, dont le remplacement de septante bus par des bus au gaz, à condition que la Région prenne la décision de financer les surcoûts d'une telle opération. Cependant, vous avez annoncé que la Région, c'est-à-dire pour reprendre votre expression "le gouvernement bruxellois dans sa totalité", avait renoncé à financer l'achat des bus au gaz pour l'année 2008 en raison de la mauvaise santé budgétaire de la Région.

En séance plénière du 13 juin 2008, vous avez confirmé cette décision et évoqué l'examen d'un éventuel financement pour l'année 2009. Vous avez ainsi indiqué que "le coût du projet s'élevait à 6,6

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de aankoop van 70 bussen op gas door de MIVB".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Ik wens de regering te wijzen op haar beloftes inzake leefmilieu en de mogelijkheden waarover ze op dat vlak beschikt.*

*In de geest van artikel 60 van het beheerscontract, heeft de MIVB een aantal algemene maatregelen aangekondigd om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zo zullen 70 oude bussen worden vervangen door bussen op aardgas, op voorwaarde dat de meerkosten voor rekening zijn van het gewest.*

*Minister Smet heeft echter laten verstaan dat daarvoor in de begroting 2008 geen geld voorhanden is, en dat de volledige regering achter deze beslissing staat.*

*In de plenaire vergadering van 13 juni 2008 heeft de minister deze beslissing bevestigd en verklaard dat de regering onderzoekt of deze uitgave in de begroting van 2009 kan worden ingeschreven. De kosten van dit project zouden 6,6 miljoen bedragen voor de MIVB, waarvan 4 miljoen voor de infrastructuur en 2,6 miljoen voor de aankoop van de bussen. Het gewest had hiervoor een compensatie moeten betalen van 1,9 miljoen in 2008.*

*De regering vindt dus dat de gezondheid van de begroting voorrang moet krijgen op die van de Brusselaars. Nochtans verklaarde de minister van Leefmilieu op 15 juli 2008 dat ze voorstander is van de aankoop van dergelijke bussen. Haar kabinet was bereid een financiële bijdrage te leveren, maar de uiteindelijke beslissing lag bij de heer Smet.*

*Is de minister bereid om de nodige middelen ter beschikking te stellen zodat de MIVB in 2009 deze 70 bussen kan aankopen? Heeft hij de financiering daarvan bestudeerd en daarvoor een planning*

millions pour la STIB, 4 millions pour créer les infrastructures et 2,6 pour le surcoût lié à l'achat de bus à propulsion au gaz". Et d'estimer, en tenant compte d'un amortissement sur douze ans et du moindre coût du gaz par rapport au diesel, que la Région devrait payer une compensation de l'ordre de 1,9 millions en 2008. Vous aviez ajouté que la situation budgétaire de la Région s'était aggravée et n'avait pas permis de dégager les marges nécessaires au financement de ce projet en 2008. En conclusion, le projet a été abandonné en 2008 par la Région et vous espérez qu'il pourra être concrétisé en 2009.

L'attitude adoptée par le gouvernement dans ce dossier, où l'on privilégie la santé budgétaire à la santé des Bruxellois, pose des problèmes de cohérence en matière de politique environnementale dans notre Région. Interrogée à son tour sur la question en date du 15 juillet, votre collègue, ministre de l'Environnement, Mme Huytebroeck, s'est dite favorable à l'achat de ces bus au gaz. Elle a, par ailleurs, ajouté que son département était disposé à contribuer financièrement à l'achat des bus au gaz, mais que la décision revenait à M. Smet.

Dès lors, M. le ministre, ma question est toute simple. Êtes-vous disposé à vous donner les moyens nécessaires en 2009 pour que la STIB puisse faire l'acquisition de ces septante bus au gaz ? Vous aviez parlé de l'examen d'un financement pour 2009. Qu'en est-il ? Des projections financières sérieuses ont-elles déjà été réalisées ? Par qui : votre cabinet, votre administration ou la STIB ? Si des marges sont dégagées en 2009 pour un tel financement, le seront-elles au détriment d'autres politiques, projets ou objectifs environnementaux et, si oui, lesquels ? Par ailleurs, un contact a-t-il été pris avec votre collègue Mme Huytebroeck, disposée à vous aider financièrement dans ce dossier ? Dans l'affirmative, cette intervention permettrait-elle de concrétiser cet achat en 2009 ?

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je reconnais que chaque membre de ce gouvernement doit contribuer, dans la mesure de ses possibilités, à l'amélioration de la qualité de l'air, mais aussi de l'environnement en général. C'est d'ailleurs à cette fin que nous avons prévu dans le contrat de gestion

*opgesteld? Zal deze uitgave een invloed hebben op andere uitgaven inzake leefmilieu? Heeft hij voor de financiering contact opgenomen met mevrouw Huytebroeck?*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Elk regeringslid moet binnen zijn mogelijkheden bijdragen aan een beter leefmilieu. Het beheerscontract van de MIVB vermeldt daarom de mogelijkheid om bussen aan te schaffen die rijden op samengedrukt aardgas. Helaas ziet het er*

2007-2011 de la STIB la possibilité d'acheter des bus circulant au gaz naturel comprimé. Malheureusement, le contexte budgétaire en 2008 est très défavorable, Non seulement parce qu'Eurostat a refusé de valider CITEO, mais aussi et surtout parce que les recettes fiscales de la Région ont connu un coup de frein spectaculaire en raison de la crise économique relatée quotidiennement dans les journaux.

Ma collègue et moi-même attendons une proposition de la STIB en vue d'optimiser le financement des bus au gaz. Dès que nous en aurons pris connaissance, nous essaierons de trouver les moyens nécessaires.

**M. le président.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** J'entends bien, M. le ministre. Si ce gouvernement se concentre sur ces priorités, je suppose que nous obtiendrons très vite une réponse en ce sens.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la déviation des lignes de tram vers la Gare centrale".

**M. le président.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Il y a un peu plus d'un an, je vous interpellais sur le projet de déviation des trams de la rue Royale vers la Gare centrale. La STIB envisageait de détourner ses lignes de tram entre la place Royale et le Treurenberg afin de permettre à celles-ci de desservir la Gare centrale.

Lors de ma précédente interpellation, j'avais émis une série de remarques et d'observations critiques

*budgettair niet zo goed uit. Eurostat wil CITEO niet erkennen en de fiscale inkomsten zijn sterk gedaald door de economische crisis.*

*Mevrouw Huytebroeck en ik wachten op een voorstel van de MIVB inzake de financiering en zullen dan proberen de nodige middelen te vinden.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Als deze regering haar prioriteiten kent, zullen we spoedig beweging zien in deze kwestie.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de omlegging van de tramlijnen naar het Centraal station".

**De voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Iets meer dan een jaar geleden heb ik een interpellatie tot u gericht over de omlegging van de tramlijnen in de Koningsstraat naar het Centraal Station.*

*Ik heb reeds kritiek geuit op die plannen. Zo heb ik erop gewezen dat het vrij ingrijpende werken zijn waar heel wat bij komt kijken, zoals het plaatsen*

par rapport à ce projet. Il nous apparaissait en effet, qu'à ce stade, nombre d'éléments devaient être pris en considération.

Ainsi, nous avons évoqué l'ampleur des travaux et les aménagements techniques qui en découleraient, comme la création de quais d'embarquement, la construction d'abris, la mise en place de câbles d'alimentation et de mâts, l'intégration de rails dans les voiries, etc.

Nous avons également envisagé les nombreuses nuisances sonores et visuelles. Les questions financières et budgétaires avaient également retenu notre attention dans la mesure où la réalisation d'un tel projet nécessite de dégager des sommes importantes. Quand on connaît l'état des finances de la STIB et de la Région, il y a de quoi se poser des questions en termes de pertinence, d'opportunité et de priorité dans le choix des chantiers.

Il y a un an, vous défendiez le projet. Depuis, les choses ont-elles évolué ? Où en est ce dossier ?

Si vous étiez très enthousiaste, vous aviez quand même dû admettre un certain nombre d'inconnues dans le dossier. Ainsi, devant les risques de mettre en péril l'esthétique du quartier, vous aviez indiqué qu'une simulation avait été commandée. En effet, vous disiez que les câbles ne pouvaient gâcher l'esthétique et que le dispositif devait être bien intégré. Je pense qu'en un an, cette simulation a pu être réalisée. Pourriez-vous nous en communiquer les conclusions ?

En ce qui concerne la question des nuisances, vous aviez évoqué une étude approfondie relative à de nouvelles techniques destinées à réduire les bruits et vibrations. Vous faisiez référence aux dalles flottantes, par exemple. Pourrions-nous aussi connaître le fruit de cette étude ?

Il y a un an, vous aviez conclu votre intervention en mentionnant qu'un accord de principe avait été donné à la STIB et que l'étude technique et urbanistique devrait démontrer la faisabilité du projet. Par qui cette étude a-t-elle été réalisée ? Est-elle finalisée ? Dans l'affirmative, quels en sont les résultats ? Pourrions-nous également en obtenir copie ? Si elle est toujours en cours, des évaluations intermédiaires sont-elles disponibles ? Quelles en sont les orientations ?

*van rails enzovoort.*

*De maatregel zou ook heel wat geluidsoverlast meebrengen en geen fraai stadsbeeld opleveren. Het gaat bovendien over dure werken. Gelet op de preciaire financiën van de MIVB en het Brussels Gewest, vraag ik me af of de omlegging van de tramlijnen wel zo'n goed plan is.*

*Vorig jaar verdedigde u de maatregel nog. Is de situatie sindsdien geëvolueerd? Wat is de stand van zaken van het dossier?*

*U zei dat u zou laten bestuderen of de Stationswijk er niet lelijker op zou worden. Volgens u mochten de tramkabels het uitzicht alleszins niet verpesten.*

*U verwees ook naar nieuwe technieken om de geluidshinder te beperken en zou in dat verband een studie laten uitvoeren. Welke resultaten heeft die studie opgeleverd?*

*Een jaar geleden zei u dat u een principeakkoord had bereikt met de MIVB en dat een technische en stedenbouwkundige studie de haalbaarheid van het plan zou moeten aantonen. Wie heeft die studie uitgevoerd? Is ze klaar? Zo ja, wat zijn de resultaten? Kunt u me een kopie bezorgen? Zijn er eventueel al tussentijdse resultaten bekend?*

*U zei dat ook Brussel-Stad achter uw plannen staat. Is het standpunt van de stad geëvolueerd?*

*Gelet op de financiële problemen van het Brussels Gewest, ben ik verbijsterd over deze geldverspilling en de prioriteiten van de regering.*

Par ailleurs, vous aviez aussi indiqué avoir eu un contact avec la Ville de Bruxelles, qui semblait plutôt favorable. Ces contacts ont-ils évolué ? Si oui, dans quel sens ?

Enfin, la question du financement reste entière. Connaissant les difficultés financières, je suis perplexe quant aux disponibilités budgétaires et à la définition des priorités.

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** La Ville de Bruxelles est très intéressée par ce projet, qui est repris dans le contrat de gestion 2007-2011 de la STIB et dans le projet de Plan Iris 2. Un nouvel appel d'offres a été élaboré pour désigner le bureau chargé des études technique et urbanistique.

Le cahier des charges a été étoffé, afin d'accorder une large place aux aspects paysagers et architecturaux et à l'intégration du projet dans ce quartier historique. Il est également prévu de réaliser une étude spécifique relative aux dispositions acoustiques et à la protection contre les vibrations. Par ailleurs, une attention particulière sera accordée aux bonnes conditions d'intermodalité de cette ligne de tram avec le métro et le train à la place du Marché au Bois.

L'avis de marché devrait être publié dans les prochains jours et le bureau d'études désigné pour la fin de cette année. Je vous rappelle toutefois qu'il n'y a pas péril en la demeure : les travaux sont budgétés au contrat de gestion en 2010 et 2011. Nous avons encore tout le temps pour préparer ce dossier.

**M. le président.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Je n'ai pas bien compris votre réponse quant aux études.

**M. Pascal Smet, ministre.-** L'étude n'a pas encore été élaborée, parce que nous avons voulu que ce soit une étude architecturale très complète et multidisciplinaire. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé de changer le cahier des charges, qui sera publié prochainement dans l'avis de marché. Nous souhaitons que le bureau d'études soit désigné pour la fin de l'année. Nous

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *De Stad Brussel heeft veel belangstelling voor dit project, dat in het beheerscontract 2007-1011 van de MIVB en in het Iris 2-plan is opgenomen. Er is een nieuwe aanbesteding uitgeschreven voor de technische en stedenbouwkundige studies.*

*Het bestek werd aangepast om meer aandacht te besteden aan de landschappelijke en architecturale aspecten, de integratie van het project in de historische wijk en de geluids- en trillingenhinder. De plannen moeten ook leiden tot goede overstapmogelijkheden tussen tram, trein en metro.*

*Het aanbestedingsbericht zal de komende dagen worden gepubliceerd en het studiebureau zal voor het einde van dit jaar worden aangewezen. Wij hebben alle tijd om dit dossier voor te bereiden, aangezien de werken pas voor 2010 en 2011 zijn begroot.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Ik heb uw antwoord met betrekking tot de studies niet goed begrepen.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *De studie is nog niet uitgevoerd, omdat wij een zeer volledige en multidisciplinaire studie willen. Daarom hebben wij gevraagd om het bestek aan te passen. Wij zullen de resultaten van die studie in de loop van 2009 kennen.*

connaîtrons les résultats de cette étude dans le courant de l'année 2009, pour les travaux prévus en 2011.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Le bureau d'études analysera-t-il aussi les nuisances sonores ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Oui, ce n'était pas prévu initialement et je l'ai ajouté au cahier des charges. Je préfère que ce soit une étude approfondie plutôt qu'une étude rapide. La Ville de Bruxelles, la STIB, le Bozar et moi-même sommes enthousiastes pour ce projet. En fait, tout le monde y est favorable, sauf le MR.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** C'est une question de priorités, comme vous l'avez dit.

**M. Pascal Smet, ministre.-** C'est planifié pour 2010-2011. En termes de priorités, nous allons relier le tram du haut de la ville au bas de la ville. Les habitants des beaux quartiers du haut de la ville, avenue Louise, etc., vont bénéficier d'une liaison par le tram au chemin de fer.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. WALTER VANDENBOSSCHE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la passerelle du Peterbos".

#### QUESTION ORALE JOINTE DE MME ISABELLE EMMERY,

concernant "la démolition de la passerelle en bois 'Peterbos' au-dessus du boulevard Groeninckx-De May".

**M. le président.-** A la demande de M.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** Zal het studiebureau ook de geluidshinder onderzoeken?

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Ja. Dat was oorspronkelijk niet voorzien, maar wij hebben het bestek in die zin aangepast. De Stad Brussel, de MIVB, de BOZAR en ikzelf zijn bijzonder enthousiast over dit project. Alleen de MR lijkt er problemen mee te hebben.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** Het is een kwestie van prioriteiten.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Dit project is gepland voor 2010-2011 en zal de inwoners van de bovenstad een verbinding met het spoor en de benedenstad bieden.

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER WALTER VANDENBOSSCHE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOIBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de voetgangersbrug van het Peterbos".

#### TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY,

betreffende "het afbreken van de houten voetgangersbrug 'Peterbos' over de Groeninckx-De Maylaan".

**De voorzitter.-** Op verzoek van de heer



Vandenbossche, excusé, sa question orale est transformée en question écrite.

La parole est à Mme Emmery pour sa question orale jointe.

**Mme Isabelle Emmery.-** La Région bruxelloise a introduit une demande de permis d'urbanisme afin de procéder à la destruction de la passerelle qui relie la cité du Peterbos au parc du Scheutveld à Anderlecht, en surplombant le boulevard Maria Groeninckx-De May, une voirie régionale. Ce petit pont de bois est en effet dans un état de dégradation tel qu'il représente un danger pour ses utilisateurs. Il est d'ailleurs fermé au public pour l'instant.

La Région compte remplacer la passerelle par un passage pour piétons. Or, cette passerelle est intégrée au réseau de chemins et de pistes cyclables des espaces verts environnants et elle offre une liaison de plain-pied entre la cité du Peterbos et le parc du Scheutveld au profit des piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite.

Selon le rapport de la Direction Trafic de la zone de Police Midi, que j'ai pu consulter, la nécessité de démolir la passerelle ne fait aucun doute. Néanmoins, ce rapport pointe du doigt le danger encouru par les piétons lors de la traversée du boulevard Maria Groeninckx-De May, en raison de son trafic intense et ce, même dans le cas de l'existence d'un passage pour piétons. Le rapport de police préconise donc la reconstruction d'une nouvelle passerelle. En outre, la sécurité de la traversée ne serait pas rencontrée par l'aménagement d'un passage clouté, en raison de la densité du trafic, mais aussi de l'absence, dans la demande de permis par la Région, d'un plan d'implantation de ce passage qui préciserait les diverses modalités de son accès, notamment à partir des talus qui surplombent le boulevard. La question de la sécurité a été en partie occultée. Comme l'échevin de la Mobilité anderlechtois, je suis par ailleurs surprise de constater que la Région n'a procédé à aucune étude de mobilité.

A la suite notamment de l'intervention de comités de quartier, la Région serait prête à envisager la reconstruction de la passerelle, mais pas avant 2009, ce qui est inenvisageable, tant pour la commune que pour les riverains. La commune était, dans un premier temps, favorable à la démolition de

Vandenbossche, die verontschuldigd is, wordt zijn mondelinge vraag in een schriftelijke vraag omgezet.

Mevrouw Emmery heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

**Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).-** *Het Brussels Gewest heeft een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd om de voetgangersbrug af te breken die de wijk Peterbos verbindt met het Scheutveldpark in Anderlecht, over de Groeninckx-De Maylaan, een gewestweg. Deze houten brug is inderdaad in zeer slechte staat en momenteel afgesloten.*

*Het gewest wil de brug vervangen door een oversteekplaats. De brug maakt echter deel uit van het netwerk van groene fietswegen en is heel nuttig voor voetgangers, fietsers en personen met een beperkte mobiliteit.*

*Volgens de politie moet de brug in elk geval afgebroken worden. Zij wijst er echter op dat het voor voetgangers erg gevaarlijk is om de drukke Groeninckx-De Maylaan over te steken. De politie verkiest daarom een nieuwe brug. Bovendien maakt het gewest in de vergunningsaanvraag geen melding van hoe zij de oversteekplaats op een veilige manier toegankelijk zou maken. Het verbaast mij ook dat het gewest geen mobiliteitsstudie heeft uitgevoerd.*

*Op vraag van enkele wijkcomités zou het gewest nu overwegen om toch een nieuwe brug te bouwen, maar niet vóór 2009. Dat is voor de gemeente Anderlecht en de omwonenden onvoldoende. De gemeente steunde de afbraak van de huidige brug, maar vroeg het gewest wel om zonder uitstel een nieuwe brug te bouwen of toch ten minste een tijdelijke constructie.*

*Een studie besteld door de gemeente, heeft ook uitgewezen dat het behoud van de bestaande voetgangersbrug mogelijk zou zijn.*

*Plant u een impactstudie voor u deze voetgangersbrug afbreekt? Hoe reageert u op de vraag van de gemeente om een begeleidingscomité op te richten met de diensten van het gewest, maar ook die van de gemeenten en de wijkcomités, omwonenden en fietsverenigingen?*

la passerelle, mais demandait à l'Administration de l'Équipement et des Déplacements du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale la construction sans délai d'une nouvelle passerelle ou, à défaut, celle d'une passerelle temporaire au cas où il ne pourrait être procédé immédiatement à la reconstruction de la passerelle existante.

Une étude a également été réalisée par la commune concernant la possibilité de consolidation de la passerelle existante, qui serait de l'ordre du possible.

Serait-il envisageable de réaliser une étude d'impact quant à la suppression de cette passerelle ? Quel est votre avis par rapport à une suggestion assez ferme faite par la commune de procéder à la mise sur pied d'un comité d'accompagnement, regroupant les services de la Région, mais aussi ceux de la commune ainsi que les comités de quartier, les habitants, les associations de cyclistes qui se sont intéressés à la question ?

Par ailleurs, la Région a-t-elle l'intention de suivre l'avis de la commune concernant une consolidation de la passerelle ? Vous avez vous-même envisagé de commander une étude allant en ce sens. Cette étude alternative a-t-elle été lancée ? Dans l'affirmative, a-t-elle déjà produit ses conclusions ?

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** La commune d'Anderlecht a vraisemblablement commis une erreur dans son affichage. Je compte lancer une enquête disciplinaire afin de vérifier s'il s'agissait d'une erreur volontaire. Le dossier introduit par la Région stipulait en effet que la passerelle serait détruite en raison de son mauvais état, mais non supprimée définitivement, comme l'annonçait erronément la commune dans son affichage. Par ailleurs, ces travaux étaient déjà prévus dans le plan pluriannuel des travaux publics de 2004. Entre-temps, nous avons reçu un rapport de l'administration communale soulignant le mauvais état du pont et le risque de son effondrement. La Région a réagi en commandant une nouvelle étude sur l'état de la passerelle afin d'en évaluer les conditions pour son maintien ou son remplacement, ainsi que le budget nécessaire, et la nécessité de construire une passerelle temporaire.

Dans l'attente des résultats, nous avons demandé à

*Zal het gewest het advies van de gemeente volgen en de bestaande brug behouden? U plande zelf een studie om dat te onderzoeken. Is die inderdaad uitgevoerd? Tot welke conclusies heeft ze geleid?*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *De gemeente Anderlecht heeft verkeerde informatie verspreid op het aanplakbiljet. Ik ben van plan om een disciplinair onderzoek te organiseren, want ik wil weten of dat met opzet is gebeurd. Het Brussels Gewest had inderdaad aangekondigd dat de huidige brug, die in slechte staat is, zou worden afgebroken, maar het is wel degelijk de bedoeling dat er een nieuwe brug in de plaats komt. Inmiddels hebben we een verslag van de gemeente Anderlecht ontvangen waarin op het instortingsgevaar van de brug wordt gewezen. Het Brussels Gewest heeft een nieuwe studie besteld om na te gaan hoeveel het zou kosten om de brug te vervangen en of het nodig is om een tijdelijke noodbrug te plaatsen.*

*In afwachting van de resultaten heb ik de overlegcommissie verzocht om haar advies uit te stellen. Het Brussels Gewest overlegt met het wijkcomité en heeft beloofd om de resultaten van de studie openbaar te maken. In de begroting van*

la Commission de concertation de différer son avis. La Région est en concertation avec le comité de quartier et a promis de discuter les résultats de cette étude qui seront montrés en toute transparence. Un montant de 540.000 euros, inscrit au budget 2009, sera consacré à ces travaux et sera effectivement engagé, de manière à lier les éventuels successeurs. L'accès piétonnier aménagé au milieu de la chaussée est provisoire et sera maintenu dans l'attente d'une nouvelle passerelle. Je tiens à souligner que la Région prévoyait initialement d'investir dans la construction d'une passerelle de qualité, toutefois plus onéreuse, mais la construction d'une passerelle de base est l'option qui a finalement été retenue.

J'ai clairement dit au comité de quartier que si on va rapidement vers la décision d'un nouveau pont - l'administration a fait les plans et une demande de permis d'urbanisme a été introduite, si je ne me trompe pas, le 24 septembre, pour un nouveau pont - ce sera un pont standard, et non un pont de qualité comme à Woluwe. Il ne faudra pas, ultérieurement, nous reprocher de ne pas avoir voulu investir sur ce plan. Un pont standard coûtera 540.000 euros ; il suffit d'introduire le permis.

J'attends pour l'instant - je l'espère, pour dans les jours qui viennent - le rapport du débat que j'ai eu avec le comité de quartier, en concertation avec la Commune. Dès que les résultats en seront connus, nous poursuivrons avec eux ce débat.

**M. le président.-** La parole est à Mme Emmery.

**Mme Isabelle Emmery.-** Je voudrais être certaine de bien comprendre. D'après ce que j'ai entendu ou lu, l'étude que vous faites actuellement réaliser est une étude complémentaire, mais qui vient en quelque sorte "en réaction" à l'effet engendré par votre décision. Est-ce exact?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il y a eu une étude en 1999, faite par l'administration régionale, avec des ingénieurs spécialisés. Je ne suis pas un spécialiste, et je ne vais jamais me prononcer sur l'état d'un pont. J'espère que vous ne le ferez pas non plus. Il faut laisser cela aux spécialistes. Selon eux, le pont est en très mauvais état et, pour des raisons de sécurité, doit être démoli le plus rapidement possible. On peut quand même se fier aux dires des fonctionnaires spécialisés ! Mais puisque la

*2009 wordt een budget van 540.000 euro ingeschreven als vastleggingskrediet, zodat mijn eventuele opvolger verplicht zal zijn om de werken te laten uitvoeren. De oversteekplaats voor voetgangers is een huidige maatregel in afwachting van een nieuwe voetgangersbrug.*

*Ik heb het wijkcomité duidelijk gezegd dat als er een nieuwe brug moet komen, dit een standaardbrug zal zijn, en geen hogekwaliteitsbrug zoals in Woluwe. De kostprijs van een standaardbrug bedraagt 540.000 euro. De administratie heeft hiervoor een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd op 24 september jongstleden.*

*Ik hoop de komende dagen het verslag te ontvangen van het debat met het wijkcomité en de gemeente. Wij zullen de gesprekken voortzetten op basis daarvan.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Emmery heeft het woord.

**Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).-** *De studie die u momenteel laat uitvoeren is dus een bijkomende studie naar aanleiding van de reactie op uw beslissing.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Ik kan mij niet over de staat van een brug uitspreken. Dat is het werk van specialisten. De administratie heeft een studie uitgevoerd in samenwerking met gespecialiseerde ingenieurs. Volgens hen is de brug in zeer slechte staat en moet deze om veiligheidsredenen zo snel mogelijk worden afgebroken. Omdat de gemeente in reactie daarop een onderzoek heeft laten uitvoeren door een niet-gespecialiseerd bedrijf dat beweert dat de brug in*

Commune a demandé une étude assez rapide par une firme non spécialisée - c'est leur droit - et que celle-ci a conclu au bon état du pont, j'ai demandé - en réaction, il est vrai - une étude complémentaire, dont j'attends le résultat. On va essayer de savoir si et comment on peut le consolider, et sous quelles conditions, en tenant compte de la sécurité routière, du coût, de la faisabilité... Je ne tiens pas particulièrement à détruire ce pont ! Mme Van Pevenage a dit, sur ses petites affiches, qu'on allait détruire la voirie. Ce n'est pas ce que nous avons demandé : nous ne nous occupons que du pont. Il faut être clair à ce sujet, car on a induit les gens en erreur.

**Mme Isabelle Emmery.-** Je vous laisse faire votre enquête quant à ce qui s'est passé au niveau de l'affichage. Cependant, il ne faut pas être un grand spécialiste des ponts pour se rendre compte que la voirie en question est extrêmement dangereuse, étant proche d'une autoroute urbaine. Le passage pour piétons est donc une option qu'il faut absolument éviter. D'autre part, pour le bien de tous et la sérénité des esprits, la mise sur pied de ce groupe de travail serait une bonne idée.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il existe déjà. Il n'est donc pas nécessaire d'y revenir ! D'autre part, il faut bien que vous réalisiez que si on détruit ce pont, il n'y a, pendant un moment, plus de passage, si un pont temporaire est trop cher. J'ai demandé un rapport. S'il s'avère qu'un pont temporaire coûte 300.000 euros - je ne sais pas si c'est le cas - je ne vais pas dépenser cet argent pour un pont qu'on va démolir après et remplacer par un autre ! On dirait que je suis fou !

**Mme Isabelle Emmery.-** N'oubliez pas qu'aller tracer quelques lignes sur le boulevard suffira à assurer la sécurité de chacun.

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATIONS

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle les interpellations.

*goede staat is, heb ik een bijkomende studie besteld. Op die manier hoop ik te weten te komen of wij de brug kunnen verstevigen, rekening houdend met de verkeersveiligheid, de kostprijs en de technische haalbaarheid. Ik wil die brug niet per sé afbreken. Mevrouw Van Pevenage beweert op haar vlugschriften dat wij de weg zullen afbreken. Wij zullen ons enkel met de brug bezighouden.*

**Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).-** *Ik spreek mij niet uit over wat er op die vlugschriften staat. Men moet echter geen specialist zijn om te zien dat die weg bijzonder gevaarlijk is. Omdat ze zo dicht bij een stadssnelweg ligt, is een voetgangersoversteekplaats uit den boze. Daarentegen zou het een goed idee zijn om een werkgroep op te richten.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Die werkgroep bestaat al. Als wij de brug afbreken, zal er gedurende de werken geen voetgangersoversteekplaats zijn. Ik heb gevraagd te onderzoeken hoeveel een tijdelijke brug kost, maar ik wil niet te veel geld investeren in een brug die nadien moet worden afgebroken.*

**Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).-** *Enkele lijnen op het wegdek zullen niet voldoende zijn om de veiligheid te waarborgen.*

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

**INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le citytrip en Europe offert par la STIB".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE FREMAULT,**

concernant "l'action publicitaire 'My metro is fantastic'".

**M. le président.**- La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.**- L'imagination de la STIB, comme la vôtre, semble sans limite pour mieux faire connaître le réseau de transport urbain bruxellois. En effet, malgré les difficultés que connaît ce réseau - ruptures de charge, raccourcissement des lignes, files aux guichets Bootik -, la STIB lance un nouveau gadget en invitant les automobilistes à coller sur leur voiture un des trois autocollants distribués au cours de la semaine de la Mobilité.

En d'autres termes, la STIB ne roule plus pour vous mais c'est l'automobiliste qui roule pour la STIB, en faisant une promotion pour un transport public qui donne depuis quelques mois nombre d'insatisfactions aux usagers.

La STIB n'aurait-elle pas mieux à faire de donner à son réseau un meilleur maillage, une amélioration des fréquences plutôt que de se lancer dans des politiques de communication dont le résultat semble des plus aléatoires ? Nous nous permettons de critiquer des dépenses pour ces campagnes qui ne manquent pas de surprendre.

Estimez-vous nécessaire de lancer une campagne en faveur des transports publics par des automobilistes ? Quel est le coût d'une telle action de promotion ? De telles dépenses ne mériteraient-elles pas d'être affectées plutôt à améliorer la qualité du service aux usagers ?

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "een citytrip in Europa aangeboden door de MIVB".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,**

betreffende "de reclamecampagne 'My metro is fantastic'".

**De voorzitter.**- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (in het Frans).- *Uw verbeelding en die van de MIVB zijn onuitputtelijk. De MIVB heeft weer een nieuwe gadget bedacht: drie stickers die automobilisten op hun wagen kunnen plakken. Zo zullen de automobilisten reclame maken voor een netwerk dat al maanden geteisterd wordt door problemen.*

*De MIVB had het geld voor deze campagne, waarvan het nut onzeker is, beter besteed aan een beter netwerk met een hogere frequentie.*

*Vindt u het nodig dat automobilisten reclame maken voor het openbaar vervoer? Hoeveel kost deze campagne? Kunnen die middelen niet beter gebruikt worden voor een betere dienstverlening?*

**M. le président.-** La parole est à Mme Fremault pour son interpellation jointe.

**Mme Céline Fremault.-** Je ne répéterai pas l'ensemble des choses qui ont été dites par Mme Schepmans. Dans le cadre de la semaine de la mobilité, la STIB a lancé un grand concours avec, à la clé, quelques city trips à gagner. Des autocollants sont distribués aux automobilistes à Bruxelles et font partie d'un tirage au sort.

Je pense que le but de l'action est louable. Je soutiens l'ensemble des actions de sensibilisation pour une utilisation plus importante des transports en commun à Bruxelles. Il me semble cependant que la manière de mener cette action était contradictoire ; peut-être n'ai-je pas compris ? Je demande franchement à comprendre.

En effet, l'objet du concours est d'apposer un autocollant "my metro is fantastic" sur sa voiture afin de se faire repérer, pour les plus chanceux, par un huissier qui désignera les gagnants. Cela ne vous paraît-il pas quelque peu antinomique de faire une publicité pour les transports en commun sur des voitures ? Ces dernières sont censées être délaissées pour le métro, justement. S'agit-il de faire gagner un city trip à ceux qui ne prendraient pas le métro, dans le cadre de la semaine de la mobilité ?

Pourquoi ne pas avoir envisagé plutôt ce concours au niveau des usagers des transports en commun, pour les récompenser, en quelque sorte, d'utiliser ceux-ci ? Un autocollant à coller sur son sac aurait pu faire l'affaire également ...

Par ailleurs, ces autocollants ont apparemment été distribués aux voitures uniquement dans le centre de Bruxelles : là même où nous souhaitons désengorger la circulation. Cette campagne ne va-t-elle pas inciter les plus désireux de gagner à circuler davantage au centre de Bruxelles ?

Si le souhait était de récompenser les automobilistes, il aurait peut-être fallu mener la même action, mais sur les parkings de dissuasion, à l'extérieur de Bruxelles.

Voilà les raisons pour lesquelles cette action m'interpelle. Pourriez-vous me dire pourquoi ce sont les voitures qui ont été choisies comme vecteurs de cette campagne, dans le cadre de la semaine de la mobilité ?

**De voorzitter.-** Mevrouw Fremault heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).- Zoals mevrouw Schepmans zei, heeft de MIVB een wedstrijd georganiseerd waarmee deelnemers citytrips konden winnen.**

*Op zich is zo'n actie lovenswaardig, want ik steun alle initiatieven om het openbaar vervoer te bevorderen. Ik stel me echter vragen bij deze wedstrijd.*

*Het komt erop neer dat mensen een sticker met de tekst "my metro is fantastic" op hun auto moeten kleven. Als die auto wordt opgemerkt door een deurwaarder, heb je gewonnen. Vindt u het niet een beetje tegenstrijdig om reclame voor het openbaar vervoer aan te brengen op auto's? Is het niet raar dat uitgerekend mensen die hun auto gebruiken, een citytrip kunnen winnen?*

*U had er beter voor gezorgd dat gebruikers van het openbaar vervoer de citytrip konden winnen.*

*Blijkbaar werd de sticker enkel in het centrum van Brussel uitgedeeld aan chauffeurs. Het is uitgerekend daar dat we minder autoverkeer willen. Met uw campagne stimuleert u mensen om met de auto rond te rijden in Brussel.*

*Als u dan toch zulke stickers wou uitdelen aan automobilisten, had u dat beter in de overstapparkings gedaan.*

*Kunt u de actie toelichten?*

*Discussion conjointe*

**M. le président.-** La parole est à M. Pesztat.

**M. Yaron Pesztat.-** Une fois n'est pas coutume, je vais prendre le contre-pied de ce que viennent de dire les deux interpellantes précédentes. A maintes reprises, ma collègue Céline Delforge s'est inquiétée du fait que les véhicules de la STIB, principalement les trams, et parfois même les stations de métro, étaient recouverts de publicités pour la voiture. Ce message est à mon sens totalement contradictoire, confus et contre-productif. J'avoue par contre que le contraire me gêne beaucoup moins.

*(rires)*

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je n'ai pas de contrôle sur cette campagne organisée par la STIB, société relativement autonome. Même si la Région en est propriétaire à 99%, la STIB est libre de décider de sa campagne commerciale. Celle-ci était un clin d'œil, en voulant que les automobilistes fassent la publicité pour les transports en commun. Beaucoup d'usagers de la STIB ont par ailleurs une voiture, qu'ils utilisent occasionnellement. Dans le cadre de cette campagne, la voiture était utilisée comme un support de communication.

35.000 autocollants ont été distribués aux carrefours du centre-ville et sur les grands axes de pénétration, souvent à proximité d'une alternative forte de transport public : avenue de Tervueren, Basilix, Karreveld, Bois de la Cambre, Meiser, Ma campagne, avenue Fonsny.

De plus, les gagnants du concours ont été repérés en dehors du Pentagone, généralement dans des communes situées dans la deuxième couronne.

Le coût de cette campagne est inférieur à 17.000 euros, ce qui correspond au coût de l'augmentation de la fréquence d'un bus pendant deux jours. Dire que l'argent de cette campagne pourrait être davantage consacré à l'amélioration du service me paraît être un argument populiste. L'amélioration de la ligne de bus 47 a coûté à la STIB 1,2 millions d'euros pour un an. En

*Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.-** De heer Pesztat heeft het woord.

**De heer Yaron Pesztat (in het Frans).-** *Ik ben het niet eens met de twee vorige sprekers. Mevrouw Céline Delforge sprak in het verleden al meermaals haar ongerustheid uit over het volplakken van MIVB-voertuigen met reclameboodschappen. Dergelijke boodschappen zijn bovendien tegenstrijdig, verwarrend en contraproductief. Deze campagne stoort me echter veel minder.*

*(Gelach)*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Ook al heeft het gewest de MIVB voor 99% in handen, toch voert de vervoersmaatschappij haar commerciële campagnes op autonome wijze. Deze reclameboodschap was als een knipoog bedoeld naar de autobestuurders toe, om hen aan te zetten het openbaar vervoer te promoten. De auto zelf was de drager van de boodschap. Veel MIVB-gebruikers bezitten trouwens een auto.*

*Er zijn 35.000 stickers uitgedeeld op kruispunten in Brussel-Stad en op grote invalswegen, daar waar het openbaar vervoer een volwaardig alternatief betekent voor de auto.*

*De winnaars van de wedstrijd komen van buiten de Vijfhoek, meestal uit gemeenten van de tweede kroon.*

*De campagne kost minder dan 17.000 euro. Dat is ongeveer hetzelfde als de kostprijs om de reisfrequentie van een bus gedurende twee dagen te verhogen. Het getuigt dan ook van populisme om te zeggen dat het geld beter zou worden gebruikt om de kwaliteit van het openbaar vervoer op te krikken.*

comparaison, le coût de la campagne est donc relatif et ne va pas beaucoup changer les choses.

**M. le président.**- La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.**- Nous nous préoccupons de l'accumulation du nombre de campagnes et de communications émanant de la STIB, et non d'une campagne et de son coût en particulier.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je prends acte avec intérêt du fait que le MR est systématiquement opposé aux campagnes de la STIB destinées à convaincre les automobilistes d'abandonner leur voiture pour les transports en commun. Je tiens à souligner ce fait politique majeur.

**Mme Françoise Schepmans.**- Mon groupe s'étonne de ce que la STIB se préoccupe davantage de ses bâtiments et de sa communication que de l'efficacité de son réseau.

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'invite Mme Schepmans à me rencontrer personnellement afin que je lui explique le fonctionnement du budget de la STIB.

**M. le président.**- La parole est à Mme Fremault.

**Mme Céline Fremault.**- Pourriez-vous justifier la raison pour laquelle la STIB valorise l'utilisation de la voiture pendant la semaine de la mobilité ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les voitures sont dans ce cas-ci complémentaires de la campagne, et constituent un vecteur de communication. Vous constaterez que de nombreuses voitures portent encore aujourd'hui l'autocollant de la campagne, ce qui est une bonne chose. Nous avons voulu cibler les citoyens qui possèdent une voiture mais qui utilisent également les transports publics.

**Mme Céline Fremault.**- Ce dernier point n'est pas faux. J'ai pu moi-même le constater hier encore.

**Mme Françoise Schepmans.** -J'espère au moins que le city trip s'effectuera en transport public.

**De voorzitter.**- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *De MR maakt zich zorgen over de wildgroei van campagnes en reclame van de MIVB. Ik doelde niet zozeer op één enkele campagne.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik neem er akte van dat de MR zich systematisch verzet tegen campagnes om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *De MR vindt het onaanvaardbaar dat de MIVB meer aandacht besteedt aan haar gebouwen en communicatie dan aan de efficiëntie van het openbaar vervoer.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Mevrouw Schepmans, ik wil u best eens persoonlijk het budget van de MIVB toelichten.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Fremault heeft het woord.

**Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).**- *Waarom promoot de MIVB het gebruik van de auto tijdens de week van de mobiliteit?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *We maken gewoon gebruik van auto's om de reclameboodschap te verspreiden. De wedstrijd was gericht op mensen die zowel hun wagen als het openbaar vervoer gebruiken.*

**Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).**- *Dat heb ik ook vastgesteld.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *Ik hoop dat die citytrips op zijn minst met het*



- *Les incidents sont clos.*

### INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "le déménagement des activités administratives de la STIB".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.**- Les activités administratives de la STIB concentrées au 15, avenue de la Toison d'Or et dans des bâtiments annexes vont prochainement être transférées dans le bâtiment situé au coin des rues Royale et des Colonies.

C'était, jusqu'il y a peu, l'écho qu'on avait reçu et on pouvait imaginer qu'un regroupement des services allait ainsi pouvoir se concrétiser. Cependant, il n'en sera rien. On apprend en effet que certains services n'iront pas se loger à la rue Royale, mais bien au Manhattan. Ce sera le cas pour la direction Tram et le service Sûreté et Contrôle. Suivant le directeur général, le fait de transférer des services au Manhattan ne représentera pas de coût supplémentaire.

Comment expliquer que l'occupation du Manhattan ne représentera pas de coût supplémentaire ? Quelles étaient les charges locatives pour les services qui vont quitter la zone de l'avenue de la Toison d'Or et quelle sera la charge future ? La construction ou l'aménagement de dépôts n'aurait-ils pu englober l'accueil de certains services et éviter des charges locatives supplémentaires ?

L'opération s'est déroulée en plusieurs temps. On a d'abord considéré que les bâtiments de l'avenue de la Toison d'Or ne correspondaient plus, que les services étaient trop éparpillés. On décida alors de tout regrouper à un certain endroit, pour apprendre

*openbaar vervoer zullen gebeuren.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

**TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de verhuizing van de administratieve activiteiten van de MIVB".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (*in het Frans*).- *De administratieve activiteiten van de MIVB zullen weldra elders worden ondergebracht.*

*Er zal echter geen hergroepering van de diensten plaatsvinden. Zo verhuist de directie Tram en de dienst Veiligheid niet naar de Koningstraat, maar naar Manhattan. Volgens de directeur-generaal leidt de verhuizing naar Manhattan niet tot bijkomende kosten.*

*Hoe is dat mogelijk? Hoeveel huur betaalden de diensten in de Guldenvlieslaan en hoeveel zullen ze in de toekomst betalen? Konden extra huurkosten niet worden vermeden door de bouw of de aanleg van opslagplaatsen?*

*De operatie is in verschillende fasen uitgevoerd. Eerst werd vastgesteld dat de lokalen aan de Guldenvlieslaan niet langer voldeden en dat de diensten te veel verspreid waren. Vervolgens werd beslist om alles samen te brengen en daarna om de inrichting te wijzigen. Kunnen de stapelhuizen niet worden gebruikt om er een aantal diensten te vestigen en zo een verhuis naar Manhattan te vermijden?*

finalement que les aménagements allaient être redistribués. Ne peut-on pas profiter des dépôts pour y aménager certains services plutôt que d'aller au Manhattan ?

*Discussion*

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** L'objectif qui sous-tend le déménagement vers le bâtiment situé au coin des rues Royale et des Colonies n'est nullement modifié, à savoir regrouper sur un même site les services administratifs et en staff de la direction générale. L'opération ne concerne pas seulement l'ensemble des activités administratives de la STIB aujourd'hui dispersées entre le 15 de l'avenue de la Toison d'Or et les bâtiments annexes. Si vous avez l'occasion de les visiter, vous découvrirez combien ces aménagements sont inefficaces, peu adaptés à une gestion moderne. Vous avez sans doute l'occasion de rencontrer beaucoup d'entrepreneurs, car le MR est leur parti.

**Mme Françoise Schepmans.-** Il est désagréable que vous laissiez sous-entendre que le MR est nécessairement un parti qui ne compte que des "bourgeois, des gens qui ont de l'argent et qui ne fréquentent que des entrepreneurs et des financiers". Je trouve qu'il n'est pas digne d'un ministre de tenir de tels propos totalement gratuits. N'étant pas capable de donner des réponses claires, vous vous réfugiez dans la boutade.

**M. Pascal Smet, ministre.-** J'ai énormément de respect pour les entrepreneurs, et même si je suis un socialiste moderne, j'espère qu'il y a beaucoup d'entrepreneurs qui travaillent bien. Je ne vois pas pourquoi il serait mauvais de dire que le MR est un parti d'entrepreneurs.

**Mme Françoise Schepmans.-** C'est la manière dont vous le dites, M. le ministre. Nous sommes surtout le parti des gens qui travaillent.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je vous invite à visiter le bâtiment administratif actuel de la STIB et à constater combien les services sont dispersés, inefficaces et inadaptés à une gestion moderne. Dans ce contexte, certaines entités rejoignent le siège social, d'autres sont effectivement relocalisées

*Bespreking*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** De bedoeling van de verhuisoperatie is nog steeds om de administratieve diensten en de algemene directie in eenzelfde gebouwencomplex onder te brengen. Op dit ogenblik liggen deze diensten verspreid over een aantal gebouwen in de Guldenvlieslaan. Dat is niet efficiënt en maakt een modern beheer onmogelijk. De MR-fractie moet daarvan op de hoogte zijn, want daar vinden de contacten met de ondernemers plaats.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** Ik kan uw toespeling op de MR als bourgeoispartij van ondernemers en financiers, niet waarderen. U zou beter een duidelijk antwoord geven.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Ik heb, als moderne socialist, veel respect voor ondernemers. Ik begrijp niet wat er mis is als ik de MR als een partij van ondernemers beschouw.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** Het gaat me om de toon waarop. De MR is een partij van hardwerkende mensen.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** In het huidige administratieve gebouw van de MIVB zijn de diensten op een weinig efficiënte manier verspreid. Wij zullen sommige diensten op de sociale zetel vestigen en andere weer elders onderbrengen.

pour des raisons organisationnelles sur d'autres sites, moyennant les aménagements appropriés.

La STIB privilégie pour ses directions opérationnelles une implantation de proximité : le mode bus à Haren et le mode métro à Delta. De même, il a été décidé d'installer la direction du mode tram et celle de "Sûreté et Contrôle" à un endroit jugé intéressant sur le plan de la gestion opérationnelle : le Manhattan, en bordure de la place Rogier. Le mode tram se trouvera ainsi au cœur du réseau de tramways, à proximité du complexe de prémétro Rogier-Nord et de l'axe de tramways Nord-Midi, tandis que le service "Sûreté et Contrôle" sera également situé à un endroit stratégique du réseau, à la fois proche de la station de métro Rogier et à côté du Bureau de coordination des opérations (BCO) de la police fédérale.

Le bâtiment de la rue Royale accueillera à terme quelque 700 personnes, soit un effectif sensiblement plus important que celui travaillant actuellement à la Toison d'Or. Grâce à l'application du concept moderne de "dynamic office", l'implantation y sera particulièrement rationnelle. Elle mobilisera en moyenne une surface utile moins importante par employé et s'avèrera ainsi plus économique. Une partie du complexe restera disponible et sera mise en location par la STIB, qui veillera à négocier au mieux cette occupation.

Les charges locatives annuelles par employé s'élèvent à environ 2800 euros par employé à la Toison d'Or et ont été estimées équivalentes au Royal Atrium, cet immeuble offrant toutefois un niveau de qualité et de confort sensiblement plus élevé.

Cette logique d'implantation présente de multiples avantages :

- gains de surface utile ;
- gains d'efficacité grâce à l'adéquation entre l'implantation et les nouvelles pratiques de management et de collaboration ;
- gains d'efficacité dus à la facilité et la souplesse d'adaptation, offertes par ce type d'implantation, à l'évolution de l'organisation (réduction des coûts de déménagements et d'aménagements) ;
- économie de nombreux temps de déplacements

*Voor de operationele directies verkiest de MIVB gedecentraliseerde vestigingen: voor de bussen in Haren en voor de metro in Delta. De directies Tram en Veiligheid komen in het Manhattancomplex aan het Rogierplein, gelegen op een strategische plaats binnen de verschillende netwerken.*

*In het gebouw aan de Koningsstraat zullen op termijn 700 mensen werken, heel wat meer dan nu aan de Gulden Vlieslaan. De inrichting wordt gebaseerd op het concept 'dynamic office'. Daardoor wordt de nuttige oppervlakte per werknemer heel wat kleiner en wordt de inrichting dus goedkoper. Een deel van het complex zal worden verhuurd door de MIVB.*

*De huurkosten voor het nieuwe gebouw zijn ongeveer even hoog als voor het oude (ongeveer 2.800 euro per werknemer), terwijl de kwaliteit van het nieuwe gebouw veel hoger ligt.*

*De nieuwe indeling biedt veel voordelen:*

- meer nuttige oppervlakte;
- de nieuwe locaties zijn beter afgestemd op nieuwe vormen van samenwerking;
- de inrichting kan vlotter aangepast worden aan de evolutie van de organisatie;
- door de hergroepering worden heel wat verplaatsingskosten uitgespaard;
- betere werkomstandigheden voor het personeel;
- grotere brandveiligheid, toegankelijkheid en performantie van de informatica;
- grotere zichtbaarheid en dus beter imago van de MIVB.

*Het gaat dus eerder om een "opheldering" dan om een reorganisatie.*

entre implantations grâce au regroupement en un lieu unique d'un nombre important de personnes et de fonctions actuellement réparties sur divers sites ;

- gains de confort pour le personnel, grâce à de meilleures conditions de travail (installations modernes, climatisation, aménagements des postes de travail, parachèvements, équipements ICT, restaurant d'entreprise, agoras, coffee corners) ;

- gains de sécurisation en matière de protection incendie, d'accessibilité, de fonctionnement des installations informatiques... ;

Enfin, l'image de la STIB s'en trouvera nettement améliorée grâce à une meilleure visibilité et représentativité du siège social.

En conclusion, il ne s'agit pas d'une réorganisation mais d'une clarification.

**M. le président.**- La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.**- J'estime évidemment comme vous que les activités administratives qui étaient situées avenue de la Toison d'Or n'étaient plus adaptées et qu'il était temps de trouver soit une autre implantation soit de rénover ce lieu.

Vous avez également parlé d'implantation rationnelle. Pour ce qui concerne le métro, je peux partager votre choix, mais ne me dites pas qu'il fallait nécessairement que la direction tram soit établie à Manhattan. J'ai bien entendu vos explications et la façon dont vous les avez - très bien - communiquées.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

**De voorzitter.**- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (*in het Frans*).- *De gebouwen aan de Guldenvlieslaan waren inderdaad niet langer geschikt voor de administratieve activiteiten van de MIVB. Het was hoog tijd dat ze werden gerenoveerd of dat er een nieuwe locatie werd gevonden.*

*Wat de rationalisering van de locaties betreft, begrijp ik de keuze voor de metrodirectie, maar het lijkt mij niet absoluut noodzakelijk dat de tramdirectie ook naar Manhattan verhuist.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "les places disponibles dans les parking".**

**M. le président.-** La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.-** M. le ministre, il s'agit d'une question orale, qui ne demandera donc pas beaucoup de développements. En début de législature, vous aviez annoncé que l'information quant au nombre de places disponibles dans les parkings bruxellois deviendrait une réalité. Pour les automobilistes, il s'agit d'une information précieuse sur les emplacements disponibles hors voirie.

Ce système fonctionne de façon satisfaisante dans de nombreuses villes étrangères, et, à mon sens, peut être une aide précieuse pour éviter aux automobilistes à la recherche d'un emplacement d'encombrer les artères des villes.

A Bruxelles, malgré vos bonnes intentions, ce n'est toujours pas le cas. Les panneaux destinés à cette information restent éteints.

L'indication du nombre d'emplacements disponibles hors voirie ne représente aucun investissement lourd complémentaire, et chacun peut se demander pourquoi une telle information utile n'est toujours pas mise à la disposition des automobilistes à la recherche d'une place de stationnement dans la capitale.

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Notre région compte 44 parkings publics, dont 83% sont à l'intérieur du Pentagone ou proches de celui-ci, et 8 parkings de transit, dont la plupart sont localisés à l'intérieur du tissu densément urbanisé.

Un système de téléjalonnement limité des parkings publics du centre de la Région est en place et fonctionne. Il s'est concrétisé par la pose de 17

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de beschikbare parkeerplaatsen in parkings".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- In het begin van de zittingsperiode kondigde u aan dat u werk zou maken van een informatiesysteem dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de Brusselse parkings aangeeft. Hierdoor vermijdt men dat auto's blijven rondrijden op zoek naar een parkeerplaats. Tot nu toe functioneren zulke informatieborden niet. Nochtans vergt een dergelijke maatregel weinig middelen. Waarom is dit informatiesysteem nog altijd niet ingevoerd?**

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Het gewest telt 44 openbare parkings, waarvan 83% buiten de Vijfhoek en 8 transitparkings (waarvan de meeste zich in het centrum bevinden).**

*Een systeem van beperkte telegeleiding naar de parkings van het centrum is al in werking: Brussel-Stad plaatste op zijn grondgebied 17 informatieborden waarop het aantal beschikbare*

balises sur le territoire de la Ville de Bruxelles.

La transmission des données pour ces parkings permet l'affichage en temps réel sur les balises du nombre de places restantes, en vue de guider l'automobiliste.

Certaines balises, cependant, n'affichent pas de données. Ceci est dû au fait que l'étanchéité des caissons de ces balises n'est plus garantie à la suite d'un accident ; les balises sont souvent heurtées par des camions de livraison. En attendant que la société JCDECAUX ne répare ces caissons dont elle est propriétaire, les balises sont maintenues éteintes, par mesure de sécurité. Cette situation est donc temporaire. J'ai négocié une convention, -qui fait suite à beaucoup de problèmes rencontrés par le passé-, liant la Ville de Bruxelles, la Région et tous les gestionnaires de voirie, et prévoyant le raccordement de tous les parkings publics au système de téléjalonnement actuellement en place. Certains gestionnaires sont encore en train de réaliser les installations nécessaires dans leurs parkings pour effectivement raccorder ceux-ci au système.

Un nouveau projet plus global est prêt, s'inspirant de ce qui se fait, comme vous le mentionnez, dans d'autres villes de même importance que la Région de Bruxelles-Capitale. Il reprend la signalisation pour 45 parkings publics du territoire régional. Ce téléjalonnement, qu'il soit statique ou dynamique, partira de l'extérieur du territoire régional le long de voies rapides, encourageant d'abord les automobilistes à se garer dans des parkings de transit équipés de liaisons rapides vers le centre, et ne guidant vers le Pentagone que les véhicules qui empruntent les voies retenues comme pénétrantes dans le cadre du tout nouveau projet de plan régional des déplacements.

Un cahier spécial des charges de fabrication et de pose est finalisé. Je viens de le signer et Bruxelles-Mobilité le publiera dans le courant de ce mois d'octobre. L'adjudication se fera encore cet année, et la mise en place opérationnelle du téléjalonnement global est donc prévue graduellement pour 2009 et 2010. Il convient de demander à quelqu'un que vous connaissez la raison de ce petit retard.

**M. le président.-** La parole est à Mme Schepmans.

*parkeerplaatsen in real time staat aangegeven.*

*Sommige borden zijn echter uitgeschakeld ten gevolge van een schok: meestal zijn ze beschadigd door een vrachtwagen. In afwachting van de herstellingswerken door het bedrijf JCDECAUX zijn de defecte borden uitgeschakeld. Op mijn initiatief kwam er een overeenkomst tot stand tussen Brussel-Stad, het gewest en alle wegbeheerders, om het systeem uit te breiden tot alle openbare parkings. Sommige parkingbeheerders zijn nog bezig met de installatie van het systeem.*

*Er is een nieuw plan klaar dat voorziet in een globalere telegeleiding die start op de invalswegen buiten het gewest, en die informatie geeft over 45 openbare parkings in het gewest. De automobilisten worden aangespoord om de rit te beëindigen in transitparkings en hun weg met het openbaar vervoer voort te zetten. Alleen de auto's op wegen die volgens het nieuwste vervoersplan als invalswegen worden beschouwd, mogen doorstromen naar de Vijfhoek.*

*Ik heb net het gedetailleerde bestek voor dit globale systeem goedgekeurd. De aanbesteding is nog in 2008 gepland. Het systeem zal in 2009 en in 2010 geleidelijk worden ingevoerd.*

*Voor de reden van de vertraging moet u eens navraag doen bij een van uw kennissen.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mme Françoise Schepmans.-** Quoiqu'il en soit, M. le ministre, j'ai bien compris que la situation actuelle n'est due qu'à un problème technique. Il y sera remédié dans l'année qui vient.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Selon le cahier des charges, l'adjudication sera faite cette année. L'installation commencera en 2009 et sera terminée en 2010. Il s'agira d'un tout nouveau système, développé à partir des entrées de la Région jusqu'au centre.

**Mme Françoise Schepmans.-** Dans les deux années à venir, la question sera donc résolue.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Exactement.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "certaines publicités sur les bus de la STIB".**

**M. le président.-** La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.-** A la mi-septembre, on pouvait apercevoir certains bus de la STIB recouverts d'une interpellante publicité d'une société internationale de transfert d'argent. Le texte, illustré d'une photo d'enfant avec un cartable, était : "La rentrée, le ramadan, plein de raisons pour envoyer de l'argent".

Sans m'immiscer dans la stratégie de communication de la société en question, qui fait ce qu'elle juge opportun, il me semble utile de s'interroger et de débattre sur le choix des publicités qui apparaissent sur les véhicules d'une société publique de transport, telle que la STIB.

La publicité en question fait allusion à un rite

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Ik heb begrepen dat een technisch probleem aan de oorzaak ligt van de vertraging. Tegen volgend jaar moet het systeem dus in werking zijn.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *De installatie zal pas in 2010 afgerond zijn.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Binnen twee jaar zal het systeem dus een feit zijn.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Inderdaad.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "sommige reclames op de bussen van de MIVB".**

**De voorzitter.-** De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** In september waren er op bepaalde bussen van de MIVB reclameboodschappen aangebracht van een bedrijf dat gespecialiseerd is in internationale geldtransfers.

Er wordt meer bepaald verwezen naar de ramadan, die volgens de slogan een aangewezen gelegenheid zou zijn om geld te versturen naar familieleden in het buitenland. Een bepaald deel van de bevolking zou zich kunnen storen aan het gebruik van religieuze termen in reclameboodschappen. Het openbaar vervoer zou zich neutraal moeten opstellen ten aanzien van de bevolking.

Bestaat er een controlemechanisme om de inhoud

religieux. L'utilisation de symboles religieux dans la publicité peut choquer une partie de la population de confession différente ou sans confession. Cela relève très souvent du domaine privé ou de la liberté d'expression. Toutefois, quand de telles publicités prennent place sur des supports publics, il est utile d'en débattre. Car un service public se doit d'être neutre et égal envers tous et donc, notamment, laïc.

Existe-t-il un mécanisme de contrôle ou de sélection permettant de s'assurer de la qualité des publicités apparaissant sur les véhicules de la STIB ?

Que pensez-vous de la publicité en question ? Y voyez-vous également un caractère pouvant mettre à mal la laïcité d'un service public ? Si oui, que comptez-vous faire ?

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Vous me demandez ce que j'en pense. Pour moi, le Ramadan, c'est devenu un peu comme la Noël. Donc, si on ne peut pas faire de publicités faisant référence au Ramadan, on ne peut plus non plus en faire qui se réfèrent à Noël ou à Pâques, puisque ce sont des fêtes religieuses. Je ne suis pas sûr que beaucoup de gens seront d'accord qu'il n'y ait plus de publicités liées à Noël ou à Pâques, ou encore à Saint-Nicolas, qui est aussi une fête religieuse.

La question n'est pas évidente. Je comprends votre remarque concernant la laïcité, mais si on l'applique au Ramadan, on doit le faire également par rapport à tout ce qui est lié au judaïsme ou au catholicisme. On entre dans un domaine très compliqué. Personnellement, je n'ai pas trouvé cela choquant parce que la publicité fait référence à l'envoi d'argent. Bien que je ne sois pas un spécialiste de l'islam, il me semble que cela fait appel à la générosité. De la même manière, on demande aux catholiques d'inviter les sans-abri chez eux le soir de Noël. C'est un message catholique. Je ne pense pas qu'on puisse l'interdire. Je n'ai donc pas de problème particulier avec la publicité à laquelle vous faites allusion.

**M. le président.-** La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.-** J'entends qu'il y a une charte d'éthique. Est-ce que les critères de cette charte

van de reclameboodschappen te evalueren?

Wat denkt u van de reclameboodschap in kwestie? Vindt u niet dat het neutrale karakter van de MIVB in het gedrang komt?

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Het is geen eenvoudige kwestie. Als wij verwijzingen naar de ramadan verbieden, moeten we consequent zijn en ook verwijzingen naar katholieke of joodse feestdagen verbieden, zoals Kerstmis, Pasen of sinterklaas.*

*Ik heb persoonlijk geen probleem met deze reclame. Ze verwijst naar het versturen van geld en roept op tot vrijgevigheid. Op dezelfde manier wordt aan katholieken gevraagd om op kerstavond daklozen uit te nodigen.*

**De voorzitter.-** De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *Het verheugt mij dat u een verwijzing naar de ramadan*



sont connus ?

Je vous rejoins sur le fait qu'il faut mettre sur un pied d'égalité une allusion au Ramadan et une allusion à Noël, mais ce qui me heurte, c'est le mélange qu'on fait entre un rite religieux, l'argent et un enfant. Cet enfant porte un cartable, mange une sucrerie et a l'air de dire "envoyez de l'argent". Le message est très flou. Ce n'est pas neutre et c'est interpellant. M. le ministre, je veux bien qu'on ait affaire à une société qui a une grande autonomie d'action, mais si elle a une charte d'éthique, j'aimerais qu'on vérifie si cette charte comporte des balises suffisantes pour rester dans un domaine acceptable par la majorité.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je comprends la remarque. La charte est publique. On peut vous la communiquer, si vous voulez.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. STÉPHANE DE LOBKOWICZ

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la réalisation de 1.000 brochures de 124 pages devant informer les Bruxellois de la consultation publique relative au Plan régional de déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale Iris 2 pour un coût de plus de 80.000 euros".

**M. le président.**- La parole est à M. de Lobkowicz.

**M. Stéphane de Lobkowicz.**- Vous avez pris la décision de consacrer une somme de 83.000 euros à la réalisation d'une campagne devant faciliter la consultation publique relative au Plan régional de déplacements Iris 2. Ce prix devrait couvrir la conception de la brochure à concurrence de 60.000 euros, ainsi que sa réalisation à concurrence de 13.000 euros. Le solde de la dépense est destiné à la conception et à la réalisation d'une deuxième

*op gelijke voet plaatst met een verwijzing naar Kerstmis. Wat mij stoort is dat er een amalgaam wordt gemaakt tussen religieus gebruik, geld en een kind. Dat kind draagt een boekentas, eet zoetigheid en lijkt te vragen om geld te sturen. De boodschap is niet duidelijk noch neutraal.*

*Zijn de criteria van het ethisch handvest gekend? Bevat het handvest voldoende waarborgen om ervoor te zorgen dat de reclame binnen aanvaardbare perken blijft?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Het handvest is openbaar. Als u wilt, kan ik u een kopie bezorgen.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER STÉPHANE DE LOBKOWICZ

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de 80.000 euros kosten voor het maken van een brochure om de Brusselaars in te lichten over het openbaar onderzoek in verband met het Gewestelijk Vervoerplan Iris 2".

**De voorzitter.**- De heer de Lobkowicz heeft het woord.

**De heer Stéphane de Lobkowicz (in het Frans).**- *U hebt 83.000 euro uitgetrokken om een brochure te laten maken over het openbaar onderzoek in verband met het Iris 2-plan.*

*Ik vind het vervoersplan erg interessant en waardeer uw engagement. Bovendien begrijp ik dat het nodig is om te communiceren over het openbaar onderzoek. Ik stel me echter vragen bij de*

brochure de douze pages.

Même si je trouve ce plan régional de déplacements particulièrement intéressant et que j'ai beaucoup apprécié votre implication très positive dans ce dossier, et même si je comprends qu'il est indispensable d'entourer l'enquête publique d'une campagne de communication efficace, il me reste une petite interrogation au niveau du coût de cette communication. Je suis toutefois persuadé que les explications de l'honorable ministre seront de nature à me rassurer complètement.

Au moment où la Région bruxelloise rencontre un certain nombre de difficultés sur le plan budgétaire, je m'interroge donc sur l'opportunité d'une dépense d'un tel montant.

Comment pouvez-vous la justifier, si l'on songe que le prix de revient unitaire de la brochure de 124 pages sera de plus de 73 euros ?

Quel est l'impact estimé de cette campagne ?

Quel est l'heureuse société qui a bénéficié de ce très intéressant contrat ? Comment l'avez-vous sélectionnée ?

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Etant donné l'ampleur et la relative complexité des matières traitées dans le projet de plan IRIS 2, il était indispensable de réaliser une brochure claire de présentation du dossier.

Le montant total consacré à la réalisation de la brochure de 120 pages de présentation du plan Iris 2 s'élève à 60.861,40 euros TVAC.

Ce montant comprend la rédaction, la conception de tableaux et de cartes, la collecte et le traitement de photos, le graphisme, la mise en page, la traduction - c'est toujours en deux langues, chez nous -, la fourniture de deux fichiers pdf prêts à être imprimés et l'impression de 1.000 brochures. Ce montant comprend aussi les modifications à apporter au projet de plan après l'enquête publique.

Calculer un coût par brochure n'a aucun sens. En effet, le nombre de brochures imprimées a été volontairement limité, car ces brochures ont été conçues pour l'enquête publique essentiellement. Ce n'est pas une petite brochure. C'est un livre qui

*prijs van deze campagne. Volgens mijn berekeningen kosten de brochures per stuk maar liefst 73 euro. Kunt u dit toelichten?*

*Wat verwacht u van de campagne?*

*Welk bedrijf heeft het mooie contract in de wacht gesleept? Hoe hebt u het geselecteerd?*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Het Iris 2-plan is vrij ingewikkeld. Er was een duidelijke brochure nodig om het uit te leggen.*

*Het kostte in totaal 60.861,40 euro inclusief BTW om deze brochure te maken.*

*Dit bedrag omvat de redactie, het opstellen van tabellen en kaarten, de foto's, de lay-out, de vertaling, de druk en de wijzigingen na het openbaar onderzoek.*

*Een kostprijs berekenen per brochure is zinloos. We hebben het aantal beperkt gehouden omdat de brochures vooral dienden voor het openbaar onderzoek. Het is een echt boek met veel kaarten, die nodig zijn om het plan te begrijpen.*

*De brochures werden bezorgd aan de parlementsleden, de gewestelijke ambtenaren, de gemeenten, de leden van commissie die een advies moeten uitbrengen, enzovoort. Ze is ook beschikbaar via internet.*

explique Iris 2 avec des cartes, lesquelles doivent être dessinées. Sans ces cartes, le plan Iris 2, tout en chiffres très techniques, est incompréhensible. Cela nécessite une conception.

Les brochures ont été transmises notamment aux parlementaires, aux fonctionnaires régionaux, aux communes pour être consultées par le public, aux membres des commissions qui seront amenées à remettre un avis sur le projet de plan, etc. La brochure est aussi disponible sur le site internet.

Sa réalisation fait partie du marché confié en janvier 2006 (et élargi en décembre 2007) au consortium ATHANOR-MEDIATION / YULUKA et SPECULOOS à la suite d'une procédure négociée avec publicité. L'impression a été confiée en septembre 2008 à ARTE-PRINT au terme d'une procédure négociée sans publicité.

Cette brochure est presque un livre, sans blabla commercial ou publicitaire, mais avec un contenu. Et cela a un prix. Je crois qu'il y a un malentendu autour du terme "brochure" ?.

**M. le président.**- La parole est à M. de Lobkowicz.

**M. Stéphane de Lobkowicz.**- Bien. Ce n'est pas cher, vous avez raison...

(Rires)

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME AMINA DERBAKI SBAÏ

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les transports publics : la sécurité dans les arrêts bus/tram et dans les abords des pôles d'échanges multimodaux et l'autonomie des personnes aveugles et malvoyantes".

*De openbare aanbesteding voor deze brochure werd toegekend in januari 2006 (uitbreiding in december 2007) aan Athanor-Médiations/Yuluka en Speculoos. De aanbesteding voor het drukken ging in september 2008 naar Arte-Print.*

*Deze 'brochure' is een echt boek, zonder commerciële toevoegsels, en dat heeft nu eenmaal een prijs.*

**De voorzitter.**- De heer de Lobkowicz heeft het woord.

**De heer Stéphane de Lobkowicz (in het Frans).**- *Goed, u hebt gelijk: het is inderdaad niet duur.*

(Gelach)

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMINA DERBAKI SBAÏ

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het openbaar vervoer: de veiligheid aan de tram-/bushaltes en in de buurt van overstapplaatsen en de zelfredzaamheid van blinden en slechtzienden".

**M. le président.-** En l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est lue par Mme Françoise Schepmans.

La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.-** La complexité croissante de la vie urbaine rend la ville moderne encore plus dangereuse et difficile à pratiquer pour les personnes aveugles et malvoyantes.

Les déplacements dans l'environnement des systèmes de transports publics ainsi que les cheminements piétonniers pour y accéder, et leur utilisation, représentent diverses activités pour les voyageurs, et donc mobilisent leurs aptitudes individuelles. Ainsi, les personnes souffrant de déficiences visuelles doivent accéder pour leurs déplacements à des informations récurrentes, immédiates, comme l'itinéraire afin de le mémoriser et l'aide humaine disponible, surtout lorsqu'il s'agit de traverser une rue, de se diriger quelque part ou d'emprunter un autre mode transport.

Les types de malvoyance et leurs manifestations sont diverses. Il importe dès lors que les solutions préconisées pour aider les déficients visuels s'intègrent de manière transversale et horizontale dans nos politiques de mobilité.

A ce propos, en réponse à une interpellation de Mme Dominique Dufourny, à la suite d'un article paru dans la presse qui mettait en exergue les différentes difficultés d'accès des aveugles et malvoyants aux transports de la STIB, vous déclarez qu'actuellement la STIB procéderait à la modernisation de la signalétique de l'ensemble du réseau. Je m'en réjouis, d'autant plus que cela devient urgent et impératif. Néanmoins, il importe que la sécurité soit assurée également aux arrêts de bus et tram ou aux abords des pôles d'échanges multimodaux. Ces derniers sont des espaces complexes de correspondances entre deux réseaux qui, souvent, ont leurs propres modèles de signalétique et de système d'information. Cependant, les personnes aveugles ou malvoyantes ne peuvent utiliser ces panneaux d'affichage conventionnels ni déterminer l'éventuel danger aux abords de l'arrêt de bus ou de tram.

Pour remédier à cette situation, un projet pilote en

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag door mevrouw Françoise Schepmans voorgelezen.

Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Het leven in de moderne stad wordt steeds moeilijker voor blinden en slechtienden.*

*Mensen met een visuele handicap hebben nood aan aangepaste informatie om bijvoorbeeld een straat over te steken of zich te kunnen verplaatsen.*

*Blindheid en slechtiendheid zijn aandoeningen die in verschillende vormen voorkomen. Er is dan ook nood aan een brede waaier van maatregelen.*

*U zegt dat de MIVB werk maakt van een betere signalisatie. Dat is een goede zaak, maar ik dring erop aan dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de veiligheid van slechtienden aan bus- en tramhaltes of in de omgeving van verkeersknooppunten waar vaak wordt overgestapt van de ene op de andere vorm van openbaar vervoer. Dergelijke knooppunten zijn dikwijls voorzien van bebakening die nutteloos is voor blinden en slechtienden. Er is ook nog werk aan de winkel om tram- en bushaltes veiliger te maken voor mensen met een visuele handicap.*

*In Frankrijk loopt in dit verband een proefproject (Biovam) om gesproken berichten door te sturen via bakens en luidsprekers, al dan niet in combinatie met waarschuwingstegels. Ook in andere landen bestaan er gelijkaardige projecten.*

*In Frankrijk heeft het Institut pour la Ville en Mouvement de voorzieningen voor blinden en slechtienden in de metrostations in kaart gebracht.*

*Houdt de MIVB rekening met dergelijke problemen in haar plannen voor de toegankelijkheid van haar netwerk voor personen met een verminderde mobiliteit? Overweegt de maatschappij projecten zoals Biovam?*

*Een atlas van de tactiele en geluidsbakens in het openbaar vervoer is ongetwijfeld een nuttig instrument voor blinden en slechtienden. Heeft het gewest plannen op dat vlak?*

France, le projet Biovam, qui associe l'Inrets, la RATP et la SNCF, a permis d'analyser les possibilités de fournir des messages vocaux par balises et hauts-parleurs activés par télécommande, associés ou non avec des bandes de guidage au sol. Des développements sont également en cours dans plusieurs pays - Canada, États-Unis, Japon, Finlande - qui s'intéressent à l'interface homme-machine. Ceux-ci tendent à fournir les messages parlants par un haut-parleur porté par la personne (boîtier ou oreillette).

Toujours en France, l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) a présenté en 2005 l'atlas tactile et sonore des réseaux de transports publics de la Région Ile-de-France et les tables d'orientation en relief installées dans les stations de métro, avec une version destinée aux aveugles et une version destinée aux malvoyants.

Cette question, liée à la sécurité et à la signalétique, est-elle prise en compte dans la stratégie intégrée PMR 2008 ? Des projets tels le Biovam ou des études s'intéressant à l'interface homme-machine, pourraient-ils faire l'objet d'une étude en vue de son adaptabilité au sein du réseau de la STIB ?

L'idée et la conception d'un atlas du réseau de transports publics, tactile et sonore, serait un outil manifestement utile. Aveugles et malvoyants pourraient ainsi augmenter considérablement leur mobilité et sécurité. Un tel projet serait-il envisageable dans notre Région ?

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Conformément à son contrat de gestion, la STIB a élaboré en ce début d'année 2008 une stratégie intégrée 2008-2012 pour l'accessibilité des PMR aux transports publics bruxellois. Cette stratégie intégrée a identifié quarante-huit projets destinés à améliorer l'accessibilité des transports publics à Bruxelles, ainsi qu'à améliorer la mobilité des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer.

La question des aveugles et malvoyants a été largement prise en compte dans cette stratégie intégrée. D'une part, elle fait l'objet d'un thème de travail à part entière et, d'autre part, près d'un quart des projets traite directement ou indirectement de la problématique des aveugles et malvoyants. Tous ces projets visent à augmenter la mobilité, la

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Begin 2008 heeft de MIVB een geïntegreerde strategie 2008-2012 uitgewerkt voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit. De strategie omvat 48 projecten om de toegankelijkheid te verbeteren.*

*Daarbij werd rekening gehouden met blinden en slechtzienden. Bijna een kwart van de projecten heeft rechtstreeks of onrechtstreeks met hen te maken. De projecten zijn allemaal bedoeld om hun mobiliteit, veiligheid en toegang tot informatie te verhogen.*

*De MIVB wil haar informatiekkanalen zo breed mogelijk toegankelijk maken. We kunnen*

sécurité et l'information des personnes souffrant de déficiences visuelles.

Par ailleurs, la STIB s'attache à rendre ses outils d'information et de communication accessibles au plus grand nombre. Dans ce contexte, l'édition de documents tactiles pourrait être envisagée, en concertation avec les associations représentatives des personnes aveugles et malvoyantes.

Voici quelques exemples de projets spécifiquement destinés aux aveugles et malvoyants :

- rendre le site internet de la STIB accessible aux malvoyants, certification "AnySurfer" en cours, finalisation prévue mi-2009 ;
  - généralisation de l'annonce vocale dans les véhicules à l'ensemble des trois modes, en cours dans le métro et certaines lignes de tram, à l'étude ailleurs ;
  - amélioration de la visibilité des véhicules, portes, afficheurs de destination et certains sièges, en cours, pour faire face à certaines remarques ;
  - étude d'un matériau podotactile souple pour remplacer les dalles de caoutchouc actuelles aux arrêts de surface, finalisation prévue début 2009 ;
  - définition de normes relatives à l'accessibilité des nouveaux véhicules pour les aveugles et malvoyants ;
  - procédure de maintenance et d'actualisation de la signalisation en braille dans les stations de métro.
- A cela s'ajoutent d'autres projets plus généraux qui les concernent aussi, comme par exemple la maintenance de l'accessibilité : procédure pour garantir l'accès aux arrêts durant les travaux, procédure pour garantir l'emplacement du mobilier urbain aux arrêts, prise en compte des PMR en cas de déviation de ligne. Ces trois projets devraient montrer leurs effets avant la fin 2009. Vous remarquerez, Mme la députée, que nous faisons attention aux malvoyants et aux aveugles.

**Mme Françoise Schepmans.**- Merci M. le ministre. Je suis convaincue que Mme Derbaki-Sbai, qui est absente pour raisons de santé, sera intéressée par les réponses que vous avez apportées à sa question.

- *L'incident est clos.*

*overwegen om documenten in braille beschikbaar te stellen.*

*Enkele specifieke projecten:*

- *de website van de MIVB toegankelijk maken voor slechtzienden (certificaat AnySurfer): gepland tegen midden 2009;*
- *mondelijke aankondigingen veralgemenen in alle vormen van vervoer: hier wordt aan gewerkt in de metro en op bepaalde tramlijnen;*
- *een betere zichtbaarheid van voertuigen, deuren, enzovoort: ook hieraan wordt gewerkt;*
- *studie naar een beter materiaal dan de huidige rubberen tegels bij bovengrondse haltes: gepland tegen begin 2009;*
- *vastleggen van toegankelijkheidsnormen voor nieuwe voertuigen;*
- *onderhoud en actualisering van de signalisatie in braille in de metrostations.*

*Een aantal algemene projecten heeft ook gevolgen voor de blinden en slechtzienden, bijvoorbeeld de procedures voor de toegankelijkheid tijdens werken, de plaatsing van het stadsmeubilair aan de haltes of voorzieningen bij omleidingen. Deze projecten moeten voor eind 2009 in werking zijn.*

**Mevrouw Françoise Schepmans** *(in het Frans).*- *Mevrouw Derbaki-Sbai zal zeer geïnteresseerd zijn in uw antwoorden.*

- *Het incident is gesloten.*

**QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE**

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la nouvelle campagne de la STIB".

**M. le président.-** A la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN**

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le tram n°9".

**M. le président.-** La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.-** M. le ministre, comme vous vous en souvenez, je vous ai déjà questionné sur le sujet en avril dernier. Depuis lors, des éléments nouveaux sont apparus, notamment l'accord du gouvernement sur le choix du tracé. Le communiqué de presse du 3 juillet annonçant cet accord a d'ailleurs attiré mon attention sur plusieurs points.

Le premier concerne le budget des travaux. Lors de votre réponse à ma question d'avril, vous aviez émis le souhait que le parking souterrain de la place du Miroir soit construit grâce à un partenariat public-privé. Le communiqué de presse du gouvernement du 3 juillet parle quant à lui d'un « cofinancement par Beliris des frais de réaménagement de la place du Miroir ». J'ai naturellement envie de vous demander ce qu'il en est. Avez-vous eu des contacts avec des investisseurs privés ? Si oui, ces investisseurs sont-ils intéressés par un tel

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE**

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de nieuwe MIVB-campagne".

**De voorzitter.-** Op verzoek van de indiener en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN**

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "tram 9".

**De voorzitter.-** De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *Na mijn interpellatie van april is er een aantal nieuwe elementen opgedoken, zoals de keuze van het traject.*

*De regeringsmededeling van 3 juli heeft overigens op meerdere punten mijn aandacht getrokken.*

*Een eerste punt betreft de kostprijs van de werken. In april hoopte u op een publiek-private samenwerking voor de aanleg van de parking onder het Spiegelplein. Volgens de persmededeling zal de heraanleg van het Spiegelplein mede door Beliris worden gefinancierd. Hoe zit het nu precies? Zijn er contacten geweest met privé-investeerdere? Hebben zij belangstelling? Betreft de cofinanciering door Beliris enkel de heraanleg van het plein of ook de ondergrondse parking? De kostprijs van de parking werd op 4,8 miljoen euro geraamd. Als dat bedrag niet volstaat, is het traject*

partenariat ?

Concernant Beliris, le cofinancement concernera-t-il le parking souterrain ou uniquement l'aménagement de la place ?

D'autre part, sur le budget total des travaux, il était prévu 4,8 millions d'euros pour le parking souterrain. Ce montant sera-t-il respecté ? Si tel n'était pas le cas, laissez-moi vous rappeler que le trajet passant par l'avenue Poplimont s'avérerait alors probablement moins onéreux.

Le deuxième point que j'ai relevé concerne votre volonté, et je cite, «que la procédure soit participative, tant pendant la prise de décision que pendant l'exécution des travaux ». Je me réjouis de la possibilité donnée aux citoyens de s'exprimer sur des sujets qui touchent de près leur quotidien. Mais pourriez-vous nous expliquer comment cela se passera concrètement ? Comptez-vous tenir compte de l'avis des riverains ?

Enfin, et j'en terminerai par là, qu'en sera-t-il des compensations aux commerçants ? Nous savons que des initiatives fédérales ou régionales existent, mais avez-vous prévu une information spéciale pour les commerçants sur ce problème spécifique ?

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Le gouvernement a approuvé le choix du tracé proposé, à savoir une liaison tramway en site propre entre Simonis et Houba de Strooper. Ce tracé, le plus rectiligne, est celui qui génère le moins d'investissements, le moins de frais d'exploitation et le meilleur potentiel d'attractivité pour les clients.

Un projet de parking souterrain a aussi été approuvé pour compenser la perte d'emplacements de stationnement sur le tracé, en zone commerciale, et revaloriser en même temps le parking Miroir.

Il appartient à l'administration régionale, en attendant la future agence de stationnement, de lancer un appel à concession pour identifier le partenariat public-privé le plus avantageux pour la construction du parking Miroir.

J'envisage les choses comme suit : un tiers d'argent public pour deux tiers d'argent privé, destinés à financer les investissements du parking proprement dit. Le privé assure la rentabilité de son

*via de Poplimontlaan waarschijnlijk goedkoper.*

*Een tweede punt betreft uw wil om een participatieve procedure te volgen, zowel bij de besluitvorming als bij de uitvoering van de werken. Hoe zal een en ander concreet in zijn werk gaan? Zult u rekening houden met de mening van de buurtbewoners?*

*Hoe zit het met de compensaties voor de betrokken handelaars? Zult u hen informeren over de federale en regionale initiatieven?*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *De regering heeft het traject goedgekeurd: een tramlijn in eigen bedding tussen Simonis en Houba de Strooper. Dit is het meest rechtlijnige traject en daardoor het goedkoopste en het aantrekkelijkste voor de klanten.*

*Om het verlies aan parkeerplaatsen goed te maken, hebben we ook een ondergrondse parking goedgekeurd. De gewestelijke administratie moet nu een oproep doen voor een publiek-privaat partnerschap om deze parking aan de halte Spiegel te bouwen.*

*Ik zie het als volgt: de overheid betaalt een derde van de investering in de parking. Dat zou ongeveer 2,1 miljoen euro zijn. De privé-investeerdere winnen hun geld terug via de exploitatie. Dit soort projecten is normaal in alle Europese steden en er zijn al belangstellenden.*

*Daar komen nog kosten bij voor het opknappen van de openbare ruimte na de bouw van de parking. Nu*



investissement via les recettes d'exploitation. Or, les frais d'investissement du parking sont estimés à 6,3 millions, ce qui nous conduit à 2,1 millions d'investissement public, financés par la Région. Ce type de projet public-privé est courant dans toutes les villes européennes. Certains exploitants de parkings ont déjà, de manière informelle, manifesté leur intérêt pour le parking Miroir.

A cela - et c'est de là que vient probablement votre confusion -, il faut ajouter la remise en état de la place publique après construction du parking. Mais vous conviendrez avec moi que la place actuelle méritait un lifting, même sans la construction du parking. C'est sur cette base que Beliris a accepté de financer le réaménagement de la place et non le parking. A ce stade, 2 millions sur les 4,5 millions estimés pour cette place sont repris à l'avenant 10 de Beliris - budget 2010 -, les 2,5 millions complémentaires devant être introduits lors de l'avenant 11.

Les coûts d'investissement supplémentaires à charge des autorités publiques sont donc de 4,5 plus 2,1, soit 6,6 millions. Mais le chargé d'études d'incidences a estimé l'économie de la variante Miroir à 6,9 millions, par rapport à la variante Poplimont. Le projet soutenu par le gouvernement est donc légèrement moins cher, et permet en prime d'aménager un parking public et une place requalifiée, ainsi qu'une ligne de tram plus performante.

Le processus de participation sera organisé par le bureau d'étude, en étroite collaboration avec Bruxelles Mobilité, la STIB et les communes concernées. Je confirme que les riverains et les commerçants seront impliqués pendant l'élaboration des plans, la préparation et l'exécution du chantier et que, dans la mesure du possible, la Région tiendra compte de leur avis. Par exemple, des réunions de concertation seront organisées, un représentant des commerçants sera invité au comité d'accompagnement et un point info permanent sera installé dans le périmètre du chantier.

Quant aux compensations aux commerçants, cette matière est réglée par une loi fédérale à laquelle s'ajoutent des initiatives régionales complémentaires concernant des crédits-relais et des subventions pour l'expansion économique. En outre, chaque commune est libre de soutenir ses commerçants via la fiscalité. La Région ne

*kan het plein hoe dan ook een opknapbeurt gebruiken. Op grond daarvan heeft Beliris aanvaard om de heraanleg van het plein te financieren. Hiervoor staat 2 miljoen euro in bijakte 10. In bijakte 11 moet daar nog eens 2,5 miljoen bijkomen.*

*De overheid zal dus in totaal 6,6 miljoen euro betalen. Volgens de effectenstudie levert de Spiegelvariant echter een besparing op van 6,9 miljoen ten opzichte van de Poplimontvariant. Kortom, dit project is iets goedkoper en levert een openbare parking, een opgeknapt plein en een performante tramlijn op.*

*Het studiebureau zal de omwonenden bij het project betrekken, in samenwerking met Mobiel Brussel, de MIVB en de gemeenten. Het gewest zal zoveel mogelijk rekening houden met de mening van de omwonenden. Er komen overlegvergaderingen, de handelaars krijgen een vertegenwoordiger in het begeleidingscomité en er komt een permanent infopunt.*

*De compensaties voor handelaars zijn een federale aangelegenheid, al zijn er wel aanvullende gewestelijke initiatieven, zoals subsidies voor de economische expansie. Elke gemeente kan de fiscaliteit gebruiken om haar handelaars te ondersteunen. Het gewest zal de betrokken handelaars hierover informeren.*

manquera pas d'informer à ce sujet les commerçants concernés par le projet du tram 9.

**M. le président.**- La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.**- Je suivrai avec attention l'évolution de ce dossier.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la coordination des chantiers de rentrée".

**M. le président.**- La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.**- Depuis le début du mois de septembre, les bulletins Info-Trafic ne cessent de faire état de divers points noirs liés à la présence de chantiers sur des axes importants de la Région. Ainsi, chaque matin du côté du pont Van Praet, pour reprendre les commentaires du motard observant l'état du réseau, "c'est le bordel intégral". L'origine de ces embarras de circulation nous a été précisée dans la presse. En cause, des chantiers orchestrés par Beliris et Bruxelles Mobilité en vue d'installer des pistes cyclables qui accusent pas moins de deux mois de retard.

Outre les importants embarras de circulation à proximité de Van Praet - pour lesquels vous annoncez à la radio que tout serait réglé dans les quinze jours - d'autres ne manquent pas non plus de perturber de manière importante la fluidité du trafic automobile. Pour qui veut rejoindre le sud de Bruxelles, c'est véritablement le parcours du combattant. Poelaert, Franklin Roosevelt, carrefour des Attelages, boulevard du Souverain et bientôt Couronne sont autant de chantiers auxquels sont successivement confrontés les automobilistes. Les

**De voorzitter.**- De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin** (*in het Frans*).- *Ik zal de zaak aandachtig volgen.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de coördinatie van de werken na de vakantie".

**De voorzitter.**- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (*in het Frans*).- *Sinds begin september signaleert verkeersinformatie talloze zwarte punten. Werkzaamheden op grote verkeersassen, zoals de Van Praetbrug, zijn daarvan de oorzaak. De verantwoordelijkheid voor de verkeerschaos moet worden gezocht bij Beliris en Mobiel Brussel, wier gezamenlijke werven voor de aanleg van fietspaden twee maanden vertraging hebben opgelopen.*

*Op de radio zei u dat de verkeershinder op de Van Praetbrug binnen twee weken zou zijn opgelost. Maar ook talloze invalswegen ten zuiden van Brussel zijn in een hindernissenparcours herschapen. Het regent dan ook klachten van weggebruikers.*

*Enkele maanden geleden heeft het parlement het belang van een goede coördinatie van wegwerkzaamheden onderstreept. Het verbaast me dat uw diensten niet het goede voorbeeld geven, nu de ordonnantie binnenkort van kracht wordt.*

*Hoe verklaart u dat er blijkbaar zonder enige*

usagers sont nombreux à témoigner de l'énervement et à s'interroger sur ces difficultés.

Peu avant la fin de notre dernière session parlementaire, nous avons eu l'occasion de débattre de l'importance d'une bonne coordination des chantiers en voirie et je vous avoue dès lors que la situation que je viens d'évoquer me laisse pour le moins perplexe. Je pensais que vos services allaient montrer l'exemple avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance et que la Région ferait des efforts afin de mieux coordonner les chantiers qui se déploient sur son territoire.

Comment expliquez-vous que les permis aient été délivrés sans coordination apparente pour ces chantiers qui, cumulés, bloquent littéralement les nombreux accès de et vers notre Région ?

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Mme Schepmans, je travaille beaucoup pour la Région. Par conséquent, il y a beaucoup de chantiers en ville. Si j'étais un ministre paresseux, si je ne voulais pas améliorer l'image de la ville, il n'y aurait pas de perturbations du trafic automobile. Je veux au contraire améliorer et augmenter les sites propres, planter des arbres avenue de la Couronne, améliorer l'infrastructure et l'aménagement en général. On ne peut pas faire une omelette sans casser d'oeufs. Il y a donc des conséquences pour les voitures.

Durant les mois de juillet et août, pas moins de 544 interventions ont été exécutées dans notre Région. Parmi celles-ci, on retrouve des chantiers particulièrement perturbants tels que Herrmann Debroux/ Souverain, Barrière de Saint-Gilles, Léopold II, boulevard Industriel, Porte de Ninove, rond-point de l'Etoile, place Saint-Josse, Promenade Verte, avenue Plasky, rue Archimède et bien d'autres encore. Grâce à la coordination des chantiers, les travaux se sont déroulés de manière acceptable pour tout un chacun, compte tenu de leur impact inévitable sur la viabilité de la voirie et des aspects techniques incontournables.

Pour les chantiers de grande ampleur comme certains que vous évoquez - Souverain, Poelaert, Roosevelt et Van Praet -, la commission et les gestionnaires de voirie ont imposé l'exécution de phases de travaux très perturbantes durant les

*coördinatie voor al deze werkzaamheden vergunningen zijn afgegeven? De combinatie van zoveel werven zorgt immers voor enorme verkeershinder.*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Mevrouw Schepmans, er zijn veel wegenwerken in deze stad, omdat ik veel maatregelen neem in het belang van het gewest. Als ik een luie minister was die niets deed, zou het autoverkeer minder last hebben van wegenwerken. Waar gehakt wordt, vallen spaanders.*

*In juli en augustus is er op 544 plaatsen gewerkt. In sommige gevallen, zoals op de Leopold II-laan, waren die werken hinderlijk voor het autoverkeer. Door een goede planning van de werken is de hinder al bij al beperkt gebleven.*

*In sommige gevallen, bijvoorbeeld voor de werken aan het Poelaertplein en de Van Praetbrug, werd beslist om de fasen van de werken die de meeste overlast veroorzaken tijdens de schoolvakanties uit te voeren. Het gaat echter om werken van een dermate grote omvang dat het niet mogelijk is om alle fasen tijdens schoolvakanties uit te voeren. Het is om budgettaire en technische redenen ook niet mogelijk om alle werken uit te stellen. Overigens hebben de omleidingen geen invloed op elkaar.*

*De Commissie voor de coördinatie van de werken op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stuit op de grenzen van de regelgeving. Ik heb dan ook beslist om de ordonnantie te wijzigen. Ik verwacht veel van Iriscom II, een nieuw centraal informaticasysteem om wegenwerken te plannen en*

congés scolaires. La taille de ces chantiers est telle que vouloir les exécuter uniquement durant des périodes où la gêne est minimale pour les usagers et riverains ne serait pas possible. Il n'est pas non plus envisageable de postposer tous les chantiers eu égard le nombre d'interventions et les impératifs budgétaires et/ou techniques. Je vous signale que les déviations des chantiers cités dans votre question n'interfèrent en aucun cas entre elles.

La commission de coordination, qui a pour objectif de maintenir en permanence un équilibre entre les besoins des maîtres de l'ouvrage et ceux des usagers et riverains, se trouve confrontée aux limites de l'ordonnance actuelle. C'est la raison pour laquelle nous avons changé l'ordonnance, chose dont nous avons débattu en commission. D'autre part, l'outil informatique Iriscom II promet d'être fort utile. J'espère pouvoir compter sur l'aide de mon collègue Guy Vanhengel afin que ce site Internet soit opérationnel dans les délais convenus.

Je terminerai en disant que je comprends qu'il y a des perturbations. Nous n'avons pas la volonté de bloquer les gens qui veulent entrer dans la Région par le Sud. Il y a simplement de nombreux travaux à réaliser. Mon travail consiste à améliorer la situation, chose que nous allons continuer à faire.

**M. le président.-** La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.-** M. le ministre, vous avez dit qu'"on ne faisait pas d'omelettes sans casser d'oeufs". Je vous dirai aussi que "qui trop embrasse mal étreint", et qu'une meilleure coordination de tous ces chantiers aurait peut-être causé moins d'inconvénients aux usagers. Je pense que cela ne demande pas de commentaires supplémentaires.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE  
TEITELBAUM**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE**

*reken op de hulp van minister Vanhengel om de website te lanceren.*

*Ik ben me ervan bewust dat er verkeershinder is. Het is geenszins mijn bedoeling om de toegang tot het Brussels Gewest vanuit het zuiden te belemmeren, maar er moeten nu eenmaal een aantal wegenwerken worden uitgevoerd.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-**  
*Het is niet mogelijk om alle hinder te vermijden, maar een betere coördinatie had die wel kunnen beperken.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
VIVIANE TEITELBAUM**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE**

**BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

concernant "l'édition 2008 de la semaine de la mobilité et de la journée sans voiture à Bruxelles".

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME ADELHEID BYTTEBIER,**

concernant "le manque d'initiatives lors de la journée européenne sans voiture le 22.9.2008".

**M. le président.-** A la demande des auteures, excusées, et avec l'accord du ministre, les questions orales jointes sont reportées à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE MME VALÉRIE SEYNS**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**ET À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,**

concernant "la présence de particules fines dans les bus articulés de la STIB".

**M. le président.-** Le ministre Smet répondra à la question orale.

La parole est à Mme Seyns.

**Mme Valérie Seyns (en néerlandais).-** *La présence croissante des particules fines dans l'air constatée au cours de ces dernières années est également*

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de week van de mobiliteit en de autoloze dag in 2008".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER,**

betreffende "het gebrek aan initiatieven op de Europese dag zonder auto mobiel van 22 september 2008".

**De voorzitter.-** Op verzoek van de indieners, die verontschuldigd zijn, en met instemming van de minister, worden de toegevoegde mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VALÉRIE SEYNS**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**EN AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,**

betreffende "de aanwezigheid van fijnstofdeeltjes in de gelede bussen van de MIVB".

**De voorzitter.-** Minister Smet zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw Seyns heeft het woord.

**Mevrouw Valérie Seyns.-** De aanwezigheid van fijn stof is de laatste jaren meer en meer toegenomen en beperkt zich niet tot buitenshuis.

*perceptible dans les bus articulés. Le personnel de la société De Lijn a mené une grève pour dénoncer cette situation. Il s'avère que le caoutchouc de la partie articulée de ces bus, que la STIB utilise également, s'abîme au passage sur les casse-vitesse et laisse pénétrer les particules fines.*

*Qu'en est-il des initiatives de la STIB pour remédier à ce problème? Celle-ci prévoit l'acquisition de nouveaux bus de ce type car leur plancher bas est un argument d'accessibilité auprès du public. Des études ont-elles été effectuées pour mesurer la présence de particules fines dans les autobus? Quel est le résultat de ces études? Le personnel, et notamment les conducteurs, ont-ils été informés de cette problématique? Combien de bus articulés sont-ils en circulation? Des contrôles sont-ils prévus concernant l'état de leur articulation?*

*La Région tiendra-t-elle compte de cette problématique lors de l'acquisition de ce type de bus? Le constructeur a-t-il été averti de ces défauts? De quelle manière la STIB compte-t-elle utiliser ces bus? La réglementation au sujet des casse-vitesse tient-elle compte suffisamment des transports en commun? Une enquête a-t-elle déjà été effectuée sur la conformité des casse-vitesse ou la réglementation doit-elle être rectifiée?*

Ondanks de aankoop van milieuvriendelijke voertuigen door de MIVB en de investering in roetfilters, blijkt er bij een bepaald type voertuigen een probleem te zijn van verontreiniging door fijn stof binnenin het voertuig.

Enkele jaren geleden hielden personeelsleden van De Lijn een stakingsactie omwille van het fijn stof in de harmonicabussen van het type AG300. De problematiek is dus gekend. De bussen van het type AG300 die in het Brussels Gewest rijden, zijn niet enkel van De Lijn. De MIVB heeft zelf ook een aantal bussen van dit type in gebruik.

Het probleem is dat de rubberen verbindingen van de gelede bussen bij beschadiging door ondermeer het overrijden van verkeersdrempels fijn stof van de uitlaatgassen opnemen, waardoor de luchtkwaliteit binnen in de bus zeer slecht zou zijn.

Het is onduidelijk welke initiatieven de MIVB genomen heeft om het probleem te verhelpen. Er worden bovendien nog meer aankopen van het type AG300 gepland, omdat dit lagevloerbussen zijn die de toegankelijkheid in het openbaar vervoer moeten bevorderen.

Welke onderzoeken werden er inmiddels uitgevoerd om de aanwezigheid van fijn stof binnenin deze bussen te meten? Wat is het resultaat van het onderzoek?

Heeft de MIVB inmiddels maatregelen getroffen om deze problematiek aan te pakken?

Op welke manier werd deze problematiek meegedeeld aan het personeel van de MIVB en in het bijzonder aan de personeelsleden die voertuigen van het type AG300 besturen?

Hoeveel bussen van het type AG300 rijden er momenteel rond? Is de rubberen harmonica bij al deze bussen nog intact? Hoe verloopt het toezicht op dit gekende mankement?

Zal de Brusselse regering met deze problematiek rekening houden bij de aankoop van andere voertuigen van het type AG300? Heeft de MIVB aan de constructeur van de bussen gevraagd om dit technisch mankement te verhelpen?

Op welke manier wordt er rekening gehouden met de inzet van de bussen?

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Début 2001, la STIB a conclu un contrat de leasing et un contrat d'entretien full-service avec l'entreprise Van Hool pour 32 bus de type AG300, pour une période de huit ans.**

*Très vite après la mise en service de ces bus, la STIB a été confrontée à des dégâts aux bâches qui recouvrent le dessous de l'articulation. Ces bâches ont d'abord été réparées ou remplacées, puis remplacées par un système de tendeurs à courroies.*

*Le risque que les gaz d'échappement pénètrent dans le bus par le bas de l'articulation est faible et n'a jamais été constaté. Jusqu'à aujourd'hui, aucun problème n'a dû contraindre la STIB à prendre des mesures.*

*Au terme du contrat de leasing, entre janvier et avril 2009, les bus seront à nouveau cédés à l'entreprise Van Hool.*

*Les 32 bus AG300 seront alors remplacés par 32 nouveaux bus de type Citaro. Sur ces bus, le moteur est placé à l'arrière du véhicule, à une grande distance de l'articulation. Le tuyau d'échappement de ces bus se trouve sur le toit, ce qui exclut tout risque de pénétration des gaz d'échappement.*

- *L'incident est clos.*

Houdt de regelgeving over de verkeersdrempels voldoende rekening met het openbaar vervoer?

Is er al onderzoek verricht naar de conformiteit van de verkeersdrempels of moet de regelgeving over de verkeersdrempels bijgestuurd worden?

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.-** De MIVB heeft begin 2001 met het bedrijf Van Hool een leasingovereenkomst met bijhorend full-service onderhoudscontract aangegaan voor 32 bussen van het type AG300 voor een periode van acht jaar. Zeer snel na het indienststellen van de AG300-bussen werd de MIVB geconfronteerd met schade aan de stoffen dekzeilen die de onderkant van de geleding bedekken. Door de lage vloer kwamen de voertuigen op sommige verkeersdrempels in contact met de grond. De dekzeilen werden in eerste instantie hersteld of vervangen. Omdat het probleem voortduurde, werd besloten de dekzeilen te vervangen door een systeem met riemspanners, die de twee laterale accordeongedeelten van de bus met elkaar verbinden en op hun plaats houden.

De kans dat de uitlaatgassen via de onderkant van de geleding de bus binnendringen, is klein en werd nooit vastgesteld. De laterale wanden van het accordeongedeelte zijn beschermd. De ruimte waar de lucht tussen de vloer en de wanden door kan gaan, is zeer klein. De uitlaat bevindt zich aan de linkerkant van het voertuig op ongeveer twee meter van de geleding. Tot op vandaag hebben zich geen problemen voorgedaan die de MIVB zouden nopen maatregelen te nemen.

Op het einde van het leasingcontract, tussen januari en april 2009, zullen de bussen terug aan het bedrijf Van Hool worden overgedragen.

De 32 AG300-bussen zullen op dat ogenblik worden vervangen door 32 nieuwe gelede bussen van het type Citaro (bouwer Mercedes EVOBUS). Bij deze bussen is de motor langs de achterzijde van het voertuig geplaatst op een grote afstand van de geleding. De uitlaat van die bussen bevindt zich op het dak, waardoor elke mogelijke penetratie van uitlaatgassen door het gelede deel van de bus uitgesloten is.

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIONS

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE M. YARON PESZTAT

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU LOGEMENT, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

ET À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT A LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU PORT DE BRUXELLES,

concernant "la zone du canal".

**M. le président.-** Le ministre Smet et la secrétaire d'Etat Grouwels répondront à l'interpellation.

La parole est à M. Pesztat.

**M. Yaron Pesztat.-** Deux projets récents concernant la zone du Canal, et plus particulièrement l'avenue du Port, méritent qu'on s'interroge sur le type de développement que la Région souhaite privilégier dans cette zone. Etant donné que l'objet de cette interpellation relève tant de la politique de l'aménagement du Port que de

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER YARON PESZTAT

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

EN TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKE-KANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de kanaalzone".

**De voorzitter.-** Minister Smet en staatssecretaris Grouwels zullen de interpellatie beantwoorden.

De heer Pesztat heeft het woord.

**De heer Yaron Pesztat (in het Frans).- Twee recente projecten in de kanaalzone, namelijk het BILC-project en de heraanleg van de Havenlaan, roepen vragen op over het soort ontwikkeling dat het gewest voor ogen heeft in die zone.**

*Beide projecten versterken de industriële functie en*



celle de l'aménagement du territoire en général, je l'adresse aux différents ministres concernés. Il s'agit, d'une part, du projet de développement d'un centre logistique international de Bruxelles (Bilc) sis à côté de Tour & Taxis, et d'autre part, du projet de réaménagement de l'avenue du Port elle-même. Ce projet BILC a d'ailleurs fait l'objet d'une commission de concertation qui s'est tenue lundi, dont nous attendons impatiemment les résultats.

En effet, les deux projets renforcent la logique industrielle, portuaire et autoroutière de la zone alors que par ailleurs, d'autres projets, passés et à venir, déterminent une tout autre identité.

Le BILC est un centre de logistique destiné à accueillir de grands camions, qui déchargeront leur contenu dans des petits camions et camionnettes, qui livreront ensuite les marchandises un peu partout dans la ville.

Si un tel projet se justifie pleinement dans une zone industrielle et portuaire, on peut s'interroger sur sa localisation « en ville » et non pas à la périphérie de celle-ci.

A côté de ces deux projets, force est de constater que le tronçon de l'avenue du Port, compris entre la place Saintelette et le Pont des Armateurs, connaît une évolution récente qui va dans une toute autre direction : immeubles de bureaux récents, rénovation du site de Tour & Taxis en bureaux et en pôle multiculturel, réaménagement de la rive en zone récréative, auquel il faut ajouter des projets de logements, de piscine et de passerelle qui tendent plutôt à intégrer cette zone dans le tissu urbain du pentagone.

Nous parlons de la piscine chère à M. Smet et c'est un projet de logements et de bureaux dont on parle beaucoup ces derniers temps impliquant l'idée d'ériger une tour le long du canal. Il s'agit là d'un projet assez important en termes de superficie qui concerne des bureaux mais aussi beaucoup de logements.

Ce tronçon connaît donc, dans les faits, une évolution qui n'est ni portuaire ni industrielle ni autoroutière, et certains projets qui sont promus par le gouvernement lui-même - je pense à la piscine - ne vont pas non plus dans le sens de cette logique. Je constate donc qu'il y a deux logiques de développement de cette partie de la zone portuaire,

*havenfunctie van de zone, maar het gedeelte van de Havenlaan tussen het Sainteletteplein en de Redersbrug kent een evolutie die een heel andere richting uitgaat. De recente kantoorbouw, de herbestemming van de site Thurn&Taxis, de heraanleg van de oever in een recreatieve zone, de projecten voor woningbouw en een voetgangersbrug alsook het zwembadproject neigen eerder naar een integratie van deze zone in het stedelijk weefsel van de vijfhoek.*

*In de ontwikkeling van dit gedeelte van de haven is dus geen lijn meer te bespeuren. Er zijn twee pistes die tegelijk worden bewandeld, met name de ontwikkeling van de havenactiviteiten, de industriële activiteiten en de autosnelweg enerzijds, en de stedelijke ontwikkeling, anderzijds.*

*Heeft de regering een algemene en samenhangende visie over de ontwikkeling van dit gebied? Vooraleer verdere stappen worden gezet is het misschien nodig om hierover eens grondig na te denken.*

*Alle verschillende plannen en ideeën die nu op tafel liggen zijn onverzoenbaar op deze eerder beperkte oppervlakte. Er moeten keuzes worden gemaakt.*

*Mijn interpellatie betreft hoofdzakelijk de toekomstige bestemming van het gedeelte tussen het Sainteletteplein en de Redersbrug.*

*Het BILC hoort uiteraard thuis op een industrieterrein in de haven. Heeft dit gebied echter nog wel die bestemming en wenst de regering die bestemming in de toekomst te behouden?*

*Verschillende verenigingen en buurtcomités verzetten zich tegen de plannen voor de heraanleg van de Havenlaan, die een soort van autosnelweg moet worden. De oude kasseien verdwijnen en worden vervangen door asfalt. Er moet een groot aantal platanen sneuvelen en er komen overal voorsorteerstroken om naar links af te slaan.*

*Het plan sluit goed aan bij het BILC en is geschikt voor een industrie- en havenzone. De wijk evolueert echter steeds meer in de omgekeerde richting. Hoewel de regering nooit heeft beslist om de wijk eerder te bestemmen voor huisvesting en kantoren dan voor industrie en havenbedrijven, heeft die evolutie in de praktijk wel plaatsgevonden.*

l'une portuaire, industrielle et autoroutière et l'autre urbaine. Elle est urbaine dans le sens où c'est un peu comme si ce tronçon de l'avenue du Port devenait une extension du pentagone, comme si la ville dans ses activités traditionnelles et dans sa mixité - notamment dans sa fonction d'habitat - s'étendait et gagnait du terrain sur la zone portuaire.

Voilà ce qui m'amène à vous interroger, Mme Grouwels et M. Smet. Le gouvernement a-t-il une vision globale et cohérente de l'avenir de cette zone ? Ne faudrait-il pas marquer un temps d'arrêt et réfléchir un peu à ce qu'on veut faire de la zone du canal de manière plus générale ?

Sans cela, je crains qu'on n'aille tout droit vers un conflit de fonctions. On ne peut pas développer au même endroit, dans un espace relativement restreint, une activité portuaire, une activité autoroutière, une activité logistique, du loisir - avec une piscine - , un pôle culturel - avec Tour et Taxis - , du logement et du bureau. On sait très bien que tout ça ne fait pas bon ménage. Il y a des conflits pour l'usage de l'espace qui nécessitent certains arbitrages.

Mon interpellation consiste donc principalement à interroger le gouvernement et ses représentants sur l'avenir de cette zone portuaire. Et je ne parle ici que du tronçon compris entre la place Saintelette et le pont des Armateurs.

Bien entendu, le projet du BILC se justifie pleinement dans une zone industrielle et portuaire. Mais toute la question est de savoir si on est encore dans une zone portuaire et industrielle à cet endroit-là. Et plus avant, est-ce qu'on souhaite à l'avenir rester dans une zone portuaire et industrielle à cet endroit ? Quand on voit tout ce qui se développe autour du BILC, je ne suis pas sûr qu'on soit encore vraiment dans une zone portuaire et industrielle.

Quant au projet de réaménagement de l'avenue du Port, plusieurs interventions du monde associatif, des habitants et des comités de quartier - notamment dans le cadre de l'enquête publique et de la commission de concertation - ont mis en évidence que le profil d'aménagement de l'avenue du Port était de type autoroutier. Au vu des plans, l'avenue du Port paraît beaucoup plus soignée, plus propre, plus nette et sympathique que dans la situation actuelle. Il n'empêche qu'il s'agit d'un profil autoroutier, qui prévoit la suppression des

*De kanaalzone is groot. Er is ruimte zat voor allerlei activiteiten. Ik pleit er dan ook voor om bepaalde terreinen beter te laten aansluiten bij het centrum van de stad en de industrie en havenbedrijven meer te laten opschuiven in noordelijke richting, waar nog voldoende plaats is.*

*Dit een kwestie van ruimtelijke ordening zoals bepaald in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan. De oriëntatie van deze zone moet misschien gewijzigd worden. Ten tweede kunnen we alleen activiteiten toelaten die voldoen aan de plannen en regels. Alle activiteiten langs het kanaal moeten overeenstemmen met het GBP. Op dit ogenblik is dat geen probleem. We mogen echter niet zomaar alles laten gebeuren in een zone die daar niet voor geschikt is.*

*Er is nood aan een globale studie over de toekomst van de kanaalzone. Sinds de vorige studie is er heel wat veranderd. Moeten we niet opnieuw onderzoeken welke zones deel kunnen uitmaken van de stad en welke zones beter geschikt zijn voor havenactiviteiten en industriële activiteiten?*

vieux pavés de Bruxelles et l'asphaltage de l'avenue, ce qui signifie le remplacement de 30.000 m<sup>2</sup> de pavés de porphyre centenaires par de l'asphalte et l'abattage d'un nombre impressionnant de platanes, ainsi que l'aménagement de tourne-à-gauche tout au long de l'avenue.

Ce projet est cohérent par rapport à celui du BILC, pour autant qu'il s'inscrive dans une zone de type portuaire, industriel et autoroutière. Or, le développement de fait de cette zone depuis quinze ans ne va pas dans le sens du renforcement du caractère portuaire et industriel, que du contraire. Les choses se sont faites au cas par cas, au coup par coup. Le gouvernement n'a pas décrété à un moment donné qu'il fallait mettre fin au développement portuaire et industriel dans cette zone pour y construire des bureaux ou du logement. C'est pourtant ce qui se passe dans les faits.

Le canal dans son ensemble est très long et ne manque pas d'espace pour accueillir quantité d'activités. Il ne s'agit pas ici de remettre en question l'avenir portuaire et industriel de cette zone dans son ensemble, mais de s'interroger sur la possibilité de revoir notre façon d'envisager cette zone. Certains tronçons pourraient être réincorporés dans la ville, réarticulés avec le tissu urbain traditionnel, certains pourraient conserver leur vocation portuaire tandis que d'autres maintiendraient leur vocation industrielle. Ces derniers pourraient être installés plus loin, en direction du pont de Vilvorde, où subsistent de nombreux espaces disponibles et terrains utilisables pour des activités diverses et multiples. Il serait tout à fait imaginable de déplacer la zone portuaire et la zone industrielle un peu plus loin, en direction du pont de Vilvorde.

Je terminerai en disant qu'il s'agit d'une question d'aménagement du territoire au sens du plan régional de développement. Il faudrait donc, éventuellement, redéterminer les orientations générales de l'aménagement du territoire dans cette zone. Dans un second temps, il s'agit d'une question réglementaire d'affectation du sol. On ne peut autoriser les activités que pour autant qu'elles soient conformes aux plans et règlements. Actuellement, la vocation réglementaire telle que prévue au PRAS dicte un certain nombre de choses. Toutes les activités que l'on veut développer le long de la zone du canal doivent évidemment être conformes à ce que dit le PRAS. Je ne pense pas

que, pour le moment, des contradictions entre les affectations réglementaires et les projets nous posent problème. Cela n'est cependant pas une raison pour essayer de faire "un peu de tout" dans une seule et même zone, alors que celle-ci ne s'y prête pas. Je le redis : à terme, nous risquons un conflit de fonctions.

Pour terminer, je pense qu'il est temps - nous approchons de la fin de la législature et je me projette déjà quelque peu dans la suivante - de relancer une étude globale sur l'avenir de la zone du canal. Cela a été fait voici de nombreuses années. La situation sur le terrain a considérablement évolué et il est temps de se pencher sur cette zone du canal. Comment a-t-elle évolué dans les faits ? N'y a-t-il pas lieu d'opérer de nombreux arbitrages permettant de préciser quelles parties de ces zones doivent être réincorporées dans la ville ? Ou, pour le dire dans l'autre sens, où la ville peut-elle s'étendre et gagner du terrain sur l'ancienne zone du canal et quelles sont les parties qu'il faut affecter au développement portuaire et industriel ?

#### *Discussion*

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je suis d'accord avec M. Pezstat, à titre personnel, et sans que ce soit la position du gouvernement. Il est important de repenser l'aménagement de toute la zone du canal. Ceci étant, le gouvernement a pris sous cette législature certaines décisions qui ont été approuvées et qu'il faut exécuter.

En ce qui concerne le réaménagement de l'avenue du Port, le nouveau profil repris dans la demande de permis a été intégré dans la réflexion de la desserte du site de Tour et Taxis, en veillant à ce que la répartition des voies puisse être adaptée à la desserte du site. Par ailleurs, le développement des activités le long du canal et de l'avenue du Port s'accorde parfaitement avec les options récréatives et le parc prévu au sein du site de Tour et Taxis, y compris la piscine à ciel ouvert.

Le projet de l'avenue du Port a été concerté avec la Ville de Bruxelles, la commune de Molenbeek, la communauté portuaire et les promoteurs de Tour et Taxis. Ces derniers voulaient faire construire un tunnel, mais ce projet est prématuré. Ceux qui ont

#### *Bespreking*

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Persoonlijk ben ik het eens met de heer Pezstat. Wat de regering tijdens deze zittingsperiode heeft goedgekeurd, moet natuurlijk worden uitgevoerd.*

*Voor de heraanleg van de Havenlaan, zoals die in de vergunningsaanvraag staat beschreven, is rekening gehouden met de bereikbaarheid van Thurn&Taxis. De ontwikkeling van activiteiten langs het kanaal en de Havenlaan gaat trouwens goed samen met het recreatieve karakter en het park die voor Thurn&Taxis zijn gepland.*

*Het project van de Havenlaan is tot stand gekomen in overleg met Brussel-Stad, de gemeente Molenbeek, de Havengemeenschap en de projectontwikkelaars van Thurn&Taxis. Het project wil van de laan zeker geen autosnelweg in de stad maken. Momenteel wordt de snelheid van de voertuigen trouwens alleen afgeremd door de putten in het wegdek en niet door de kasseien, die bovendien geluidshinder veroorzaken, met waarden die de milieunorm overschrijden.*

décrié le projet de l'avenue du Port ne l'ont en fait pas analysé en profondeur. Nous ne voulons pas d'une autoroute urbaine. Actuellement, même avec les pavés, l'avenue du Port en est une. Les pavés ne ralentissent pas le trafic. Peut-être que les trous dans la chaussée le font. Et les pavés de cette voirie posent beaucoup de problèmes de bruit pour les habitants de Molenbeek.

J'ai été invité dans un appartement de la tour Waterfront pour admirer la vue panoramique sur Bruxelles. Je dois vous avouer que le bruit y est intense. Une tour de logement va être construite là-bas et les futurs habitants ne voudront pas que l'on garde les pavés de la voirie, car les normes environnementales de bruit ne sont pas respectées.

En conséquence, le projet pour l'avenue du Port part d'une logique d'axe.

Il y a un double alignement continu de nouveaux arbres. Nous abattons effectivement les arbres, mais pas par plaisir pervers. Comme, malheureusement, toutes leurs racines ont pénétré dans les trottoirs et qu'on ne peut même pas les couvrir, il est impossible d'aménager des trottoirs et des pistes cyclables convenables sans toucher aux arbres. Pour que le réaménagement de l'avenue du Port soit durable pour les cinquante années à venir, il est préférable d'abattre ces arbres maintenant et d'en replanter de nouveaux qui font déjà 10 mètres. Des grands arbres sont en effet nécessaires pour donner de l'allure et un aspect de boulevard urbain à l'avenue du Port.

Il y a un seul revêtement pour toute la longueur de l'axe.

Il y a la réduction de la voirie à son minimum de deux bandes de circulation, une dans chaque sens, partout - actuellement, il y a quatre bandes de circulation -, ce qui s'inscrit dans la logique du PRD, qui a défini l'avenue du Port comme une voirie interquartier.

Il y a la prolongation de la piste cyclable du Réseau Européen des Voies Vertes au long du canal. C'est inclus dans le projet.

Le profil de la partie située entre Picard et Saintelette porte sur deux bandes au lieu de quatre, voire cinq, aujourd'hui. Cela signifie concrètement que la voirie est réduite d'environ 13 mètres

*De Havenlaan moet een echte verkeersas worden.*

*Er komt een dubbele rij bomen. De huidige bomen moeten worden gekapt, omdat de wortels de voetpaden stukmaken en de aanleg van fietspaden onmogelijk maken. Het is beter nu bomen te kappen en er nieuwe te planten, zodat de heraanleg van Havenlaan een vijftigtal jaren meegaat. De nieuwe bomen zullen tien meter hoog zijn om de laan wat uitstraling te geven.*

*Er komt één enkele wegbedekking voor heel de as.*

*Aangezien de Havenlaan volgens het GBP een verbindingsweg is tussen verschillende wijken, wordt de rijweg beperkt tot twee in plaats van vier rijstroken in beide richtingen.*

*Het fietspad wordt doorgetrokken langs het kanaal.*

*Ook tussen Picard en Saintelette wordt de weg versmald tot twee rijstroken of 6,60 m, tegen de bestaande 13 m. De vrijgekomen ruimte wordt gebruikt voor voet- en fietspaden. Het stedelijke aspect waarover u sprak, wordt daarmee verzekerd.*

*Tussen Picard en Reders komt er een busstrook. In de toekomst, wanneer Thurn & Taxis volledig ontwikkeld is en er een tram rijdt van het Noordstation naar Thurn & Taxis, kan deze busstrook opgeofferd worden voor het verkeer van en naar Thurn & Taxis.*

*Tussen Reders en Claessens moeten we rekening houden met de bestaande haveninfrastructuur en met toekomstige infrastructuur, zoals het BILC. De tegenstanders van het project voor de Havenlaan hebben niet goed begrepen dat hier al activiteiten zijn, die er ook door de lopende concessies nog jaren zullen blijven.*

*In de studie is rekening gehouden met de aanbevelingen uit het GewOP. Zo is het onder meer de bedoeling om de fietsroute uit te breiden, voetgangersoversteekplaatsen aan te leggen en de lawaaihinder te temperen door de snelheid te beperken en het wegdek van de Rederspleinbrug te vervangen, enzovoort. Als de werken klaar zijn, zal een veel groter deel van de Havenlaan voorbehouden zijn voor zachte weggebruikers, zonder dat de capaciteit voor het autoverkeer zal dalen.*

actuellement à 6,60m, et ne peut donc plus être qualifiée d'autoroutière. L'espace gagné est mis à profit pour créer des pistes cyclables et élargir les trottoirs. C'est un rétrécissement énorme, et l'aspect urbain que vous avez développé à juste titre va être traduit par le réaménagement de l'avenue du Port.

La partie entre Picard et Armateurs présente le même profil mais augmenté d'un site propre bus latéral. Cela ne peut pas non plus être qualifié d'autoroutier. Il est vrai qu'à l'avenir, quand Tour et Taxis sera complètement développé et que le tram passera par la passerelle entre la Gare du Nord et Tour et Taxis, les deux sites propres pour les bus pourront être supprimés et peut-être servir aux voitures quand le flux automobile le nécessitera pour le développement de Tour et Taxis. C'est logique et nous l'avons prévu.

Le profil entre Armateurs et Claessens prend en compte les infrastructures portuaires actuelles sur les quais et dans le centre TIR, sans hypothéquer la mise en place d'infrastructures futures comme le BILC. Les personnes qui ont décrié le projet de l'avenue du Port ont mal compris ou oublié qu'il y a déjà une activité, laquelle doit encore y rester des années, puisqu'il y a des concessions et d'autres engagements.

L'étude a pris en compte les recommandations du PRD. Il s'agit notamment de réaliser la continuité de l'itinéraire Cyclable Régional ; d'améliorer la liaison piétonne sur l'avenue du Port pour la traversée face à la rue Picard et la traversée du Pont des Armateurs ; d'améliorer la quiétude par des mesures relatives à la vitesse et au revêtement routier sur le pont des Armateurs ; d'assurer une continuité verte sur le tronçon de l'avenue du Port compris entre la rue Picard et le Pont des Armateurs ; et de prendre les dispositions nécessaires pour que l'avenue du Port soit un espace structurant à intégration environnementale renforcée de type II. Il s'agira d'un espace public aménagé avec des rocade et des grandes voiries dans l'axe du Canal dont la partie réservée à la mobilité douce sera renforcée, sans pour autant porter atteinte au trafic automobile en termes de volume et de fluidité.

Le choix du revêtement de la voirie est le béton coulé, et non l'asphalte. Sur base de l'expérience de mon administration, confirmée par le Centre de Recherche Routier, il est impossible de garantir la

*Er komt geen wegdek van asfalt, maar van beton. Volgens de administratie kan asfalt niet dezelfde stabiliteit en comfort bieden op een kasseiweg die meer dan 10.000 voertuigen per dag moet verwerken. Kasseien zijn alleszins niet geschikt voor drukke verkeerswegen. Ik ben er ook geen voorstander van om beton te gieten tussen de kasseien, want dat levert geen mooi resultaat op en zorgt voor geluidsoverlast.*

*Het gebruik van beton zal de geluidshinder aanzienlijk beperken, zelfs als we rekening houden met de komst van het BILC.*

*Voor de heraanleg van de Havenlaan wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van Thurn&Taxis, met de havenbedrijven en met het toekomstige BILC. Het wordt geen snelweg, maar een stadsboulevard.*

stabilité et le confort d'une voirie pavée avec un tel revêtement si le trafic dépasse 10.000 voitures par jour. Aujourd'hui, ce chiffre est déjà atteint, sans prendre en compte les développements éventuels de Tour & Taxis et du BILC. Il est donc irréaliste de défendre le maintien des pavés sur cette voirie et les autres voiries régionales qui sont par définition des voiries de trafic intense. Dans le cas contraire, nous serions contraint à remplacer régulièrement ce revêtement. La durabilité n'est pas un argument suffisant, car il nécessiterait que l'on coule du béton entre les pavés, avec un résultat déplorable, vous en conviendrez, tant sur le plan acoustique qu'esthétique et en termes de durabilité.

Son remplacement par du béton coulé entraînera une baisse substantielle des niveaux sonores, malgré le développement éventuel des activités du BILC.

Le réaménagement de l'avenue du Port tient compte des développements du site de Tour & Taxis, de l'activité industrielle portuaire actuelle et n'exclut pas la réalisation du BILC. Cette avenue n'est donc pas destinée à devenir une autoroute mais bien une avenue urbaine dont le projet vous sera montré prochainement en images.

**M. le président.-** La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.-** Je répondrai à votre question générale concernant l'aménagement de la zone du canal. Commençons par le BILC. Je souhaite vous montrer sur une carte que le BILC se trouve à la hauteur du bassin Béco et ne se trouve donc plus du côté du quai Béco. Il se trouve derrière le pont des Armateurs, où se situe la zone portuaire présentant encore beaucoup d'activités économiques installées aujourd'hui.

Tant que M. Smet est encore là, je voudrais dire que "non, rien de rien, je ne regrette rien" de ce que l'on a décidé.

Le ministre-président m'a demandé de répondre à sa place concernant le schéma directeur de Tour et Taxis, pour la partie 'BILC'.

Les étapes restant à franchir dans le cadre du projet BILC pour obtenir toutes ces autorisations, et pour la réalisation du projet, sont les suivantes. Je

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).-** De minister-president heeft mij gevraagd in zijn plaats te antwoorden op de vragen met betrekking tot het richtschema voor Thurn&Taxis en meer bepaald met betrekking tot het BILC.

*Het BILC zal niet ter hoogte van de Becokaai, maar ter hoogte van het Becodok komen, achter de Redersbrug, waar nog tal van andere economische activiteiten zijn gevestigd.*

*Het tijdschema voor de realisatie van het BILC-project, waar de voltallige regering achterstaat, ziet er als volgt uit.*

*Het openbaar onderzoek over de stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning werd op 26 september 2008 afgerond. De overlegcommissie was op 7 oktober 2008 gepland, maar de beslissing werd naar een*

rappelle que le gouvernement a pris une décision au sujet du BILC, et je parle de tout le gouvernement, y compris de la ministre ECOLO Mme Huytebroeck. Que nous reste-t-il comme décisions à prendre ? Il reste l'enquête publique pour le permis d'urbanisme et le permis d'environnement. Cette enquête s'est achevée le 26 septembre dernier. Ensuite, hier, le 7 octobre, la commission de concertation a reporté la décision à une date ultérieure, bien que la discussion ait eu lieu. L'avis du collège des bourgmestre et échevins de Bruxelles Ville est prévu pour le 26 octobre de cette année au plus tard, sauf si la commission de concertation demande une étude d'incidence. Ensuite, les choses peuvent continuer. Après la décision du collège des bourgmestre et échevins, nous attendons encore celle de Bruxelles Environnement sur le permis d'environnement, pour le 10 décembre au plus tard, au cas où l'étude d'incidence ne causerait pas de retard. Ensuite viendra la décision sur le permis d'urbanisme, par le fonctionnaire délégué, pour le 22 décembre au plus tard. Je voudrais souligner que cette fameuse étude d'incidence, dont on parle beaucoup, n'est pas légalement nécessaire pour le projet BILC. Ce n'est pas non plus à moi de prendre cette décision.

Néanmoins, le Port a fait exécuter, par deux organismes indépendants, deux études environnementales relatives aux trafics et nuisances supplémentaires générés par le BILC. J'ai déjà eu à plusieurs reprises l'occasion d'en expliquer les résultats devant le parlement. Ils ont aussi été présentés aux différentes associations de riverains, ainsi qu'au gouvernement en 2005.

Après l'obtention des permis, un appel d'offres sera lancé pour la construction. Le démarrage des travaux est prévu pour le mois d'août 2009. Début février 2010, les premiers entrepôts pourront être occupés.

En ce qui concerne la rentabilité du projet et le lien avec le prix du baril de pétrole, je peux vous répondre la chose suivante. Le prix du baril de pétrole s'applique à tous les opérateurs et à tous les modes de transport. Il est illusoire de croire que son augmentation fera disparaître du jour au lendemain la nécessité d'utiliser le camion pour la livraison de marchandises. Il va de soi que le BILC a fait l'objet d'études approfondies de la part du Port.

Le partenaire du Port dans le BILC, l'entreprise

*latere datum uitgesteld.*

*Als de overlegcommissie geen effectenstudie vraagt, wordt het advies van het College van burgemeester en schepenen van Brussel-Stad ten laatste op 26 oktober 2008 verwacht, de beslissing van Leefmilieu Brussel betreffende de milieuvergunning op 10 december 2008 en de beslissing betreffende de stedenbouwkundige vergunning op 22 december 2008.*

*Die effectenstudie is niet wettelijk noodzakelijk voor het BILC-project. Ik ben ook niet degene die deze beslissing moet nemen.*

*De Haven heeft door twee onafhankelijke instanties een milieustudie laten uitvoeren over het bijkomende verkeer en de hinder die de komst van het BILC met zich mee zal brengen. De resultaten van die studies heb ik al voorgelegd aan het parlement, aan de wijkcomités en in 2005 aan de regering.*

*Zodra de vergunningen zijn toegekend, gaat de aanbestedingsprocedure van start. De werkzaamheden zullen beginnen in augustus 2009. In februari 2010 worden de eerste loodsen in gebruik genomen.*

*De rendabiliteit van het project wordt door de stijging van de petroleumprijs niet in gevaar gebracht. Die stijging geldt immers voor alle transportmiddelen. De noodzaak van vrachtvervoer zal zeker niet verdwijnen.*

*Ook de partner van de Haven, het Franse bedrijf Sogaris, is de rendabiliteit van het project nagegaan. Het project wordt trouwens met eigen middelen gefinancierd. Volgens het businessplan van deze privé-investeerder zal het interne rendabiliteitspercentage van het BILC 8,28% bedragen. Het businessplan van Sogaris werd voorgelegd aan de Europese Investeringsbank (EIB), die na grondige studie heeft beslist om het project te financieren. Het BILC is het eerste Brusselse project dat de steun van de EIB krijgt.*

*Door de stijging van de petroleumprijs wordt alternatief transport, zoals de trein of de boot, aantrekkelijker. Er bestaat reeds een mobiliteitsplan om het goederenvervoer te bevorderen van het kanaal naar het BILC en naar de bedrijven die achter het BILC liggen.*



française Sogaris, a également étudié attentivement la rentabilité du projet. Par ailleurs, l'entière du projet BILC est financée sur fonds propres. Il a un taux de rentabilité interne de 8,28% sur la base du business plan réalisé par l'investisseur privé Sogaris. Celui-ci a pris sa décision de participation au projet sur la base de ce business plan et investit environ quatre millions d'euros dans le projet. Ce business plan a été soumis à la Banque européenne d'investissement (BEI) qui a opéré un examen financier très approfondi du projet, à l'issue duquel elle a décidé de le financer. C'est précisément le sérieux du projet qui a permis son financement par la BEI et le BILC devient ainsi le premier projet bruxellois à bénéficier du soutien de la BEI.

L'augmentation du cours du pétrole dope l'attractivité des moyens de transport alternatifs, comme le rail ou la voie d'eau. Un plan de circulation a d'ores et déjà été établi pour transporter des marchandises du canal vers le BILC, ainsi que vers les entreprises qui se situent derrière le BILC.

Par ailleurs, l'accès par rails est toujours prévu sur ce site. Si cette option s'avère vraiment intéressante et qu'elle est soutenue par un investisseur européen, rien ne s'opposera à sa réalisation puisqu'elle est d'ores et déjà inscrite dans les plans d'aménagement du territoire de la Région.

Je vous rejoins totalement sur la nécessité d'une réflexion à long terme sur l'avenir du canal bruxellois. La zone du canal a besoin d'un masterplan réunissant tous les acteurs en présence - la Région, le Port, les communes, les riverains, etc. - et permettant de soutenir une idée commune. De plus, il faudra y incorporer les nouvelles perspectives qui se présenteront au Port, notamment à Schaarbeek Formation.

Mon point de vue à cet égard est le suivant : je ne regrette rien. Le Port est une importante source d'emplois et constitue un atout majeur pour notre Région en ce qui concerne la mobilité durable et la distribution urbaine, qui ne peut en aucun cas être repoussée aux limites de la Région. Les fonctions logistiques avec un caractère interrégional doivent trouver leur place dans l'avant-Port, comme les activités futures sur le site de Carcoke et de Schaarbeek Formation.

Les activités portuaires liées à la distribution ou à la

*Het richtschema voorziet in de mogelijkheid tot spoorontsluiting. Als die optie interessant wordt bevonden door een Europese investeerder, staat niets de verwezenlijking ervan in de weg.*

*Ik ben het volledig met u eens dat wij moeten nadenken over de toekomst van de kanaalzone. De kanaalzone heeft nood aan een masterplan waarbij alle actoren, zoals het gewest, de Haven, de gemeenten en de buurtbewoners, worden betrokken. Op die manier kan iedereen zich achter een gemeenschappelijk plan scharen. Wij moeten ook rekening houden met de nieuwe perspectieven voor de Haven, met name op de site van Schaarbeek-Vorming.*

*De Haven is een belangrijke bron van werkgelegenheid en een belangrijke troef voor duurzame mobiliteit en stedelijke distributie. Wij mogen haar dus zeker niet naar de rand van het gewest verdrijven.*

*De logistieke functies met een interregionaal karakter moeten een plaats in de Voorhaven vinden, zoals de toekomstige activiteiten op de terreinen van Carcoke en Schaarbeek-Vorming.*

*De haven- en de stedelijke distributieactiviteiten moeten daarentegen een plaats dicht bij het centrum vinden, zoals de betoncentrales in het Vergotedok, om de werven van het stadscentrum te kunnen bevoorraden en het aantal kilometers die door vrachtwagens worden afgelegd te kunnen verminderen.*

*De heraanleg van de Havenlaan en de verkeersstroom vanaf de Ring zal zo georganiseerd worden dat de vrachtwagens buiten de woonwijken blijven. Het gewest zal daarop nauwkeurig toezien.*

*De havenactiviteiten moeten in het stadsleven worden geïntegreerd. Bijgevolg moeten geluidshinder en stof worden beperkt en moet de architectuur van de gebouwen in harmonie zijn met de huisvesting en de culturele activiteiten.*

*Havenactiviteiten kunnen goed samengaan met het stadsleven, ook in het centrum. Parijs is hiervan een goed voorbeeld. Brussel kan bijvoorbeeld overwegen om een containerterminal in de buurt van het centrum te vestigen. De verschillende functies mogen niet te veel gescheiden worden.*

consommation urbaine doivent trouver une place plus proche du centre. Ainsi, les centrales à béton installées dans le bassin Vergote nourrissent nos chantiers dans le centre ville, permettant d'acheminer les matériaux par le canal et d'éviter sur nos routes énormément de trafic lié aux grands camions à béton.

Le réaménagement de l'avenue du Port et de la circulation à partir du Ring sera organisé de façon à ce que les camions ne puissent pas déborder dans les quartiers d'habitation. Il est important que, en Région bruxelloise, on impose une discipline à ce type de transports.

Bien sûr, l'intégration urbaine de ces activités, c'est-à-dire la diminution des nuisances sonores, de la poussière, l'amélioration des qualités architecturales des infrastructures sont des conditions essentielles pour créer une harmonie entre les activités portuaires et les autres fonctions dans la zone du canal, comme le logement et les activités culturelles.

Une activité portuaire, même près du centre ville, donne de la vie à la ville. A Londres, les activités portuaires ont été repoussées hors du centre ville et on pense maintenant à les y réintégrer. La Tamise, au centre de Londres, est morte, elle est dépourvue de trafic. Nous réfléchissons à la possibilité d'installer des quais à conteneurs, par exemple, à proximité du centre ville. A Paris, il y a des activités économiques sur la Seine, en ville, mais elles ont trait aux nécessités citadines. Il ne faut pas trop séparer les fonctions en ville.

En ce qui concerne le BILC, le schéma directeur du site de Tour et Taxis approuvé en première lecture en juillet dernier par le gouvernement tient compte de l'implantation du BILC dans une zone urbaine. Les options d'implantation et d'affectation du schéma directeur ont été élaborées de manière à réduire les nuisances liées à l'implantation du BILC. Il y est en effet prévu que la destination des immeubles construits de ce côté supporte la cohabitation avec les activités du BILC et que les gabarits, plus élevés, puissent jouer le rôle d'écran pour les fonctions ouvertes sur le parc au sein du site de Tour et Taxis.

Je pense que tout le monde a déjà pris connaissance des plans pour les bâtiments du BILC. Un concours d'architecture a été ouvert. Le projet retenu est tout

*Het richtschema voor Thurn&Taxis dat de regering in juli 2008 heeft goedgekeurd, houdt rekening met de vestiging van het BILC in een stedelijk gebied. De hinder die deze vestiging meebrengt, moet beperkt blijven. De gebouwen die in de buurt worden opgetrokken, moeten rekening houden met de activiteiten van het BILC. De grotere gebouwen kunnen een scherm vormen tussen het BILC en het park van Thurn&Taxis.*

*Iedereen heeft kennis kunnen nemen van de plannen voor de gebouwen van het BILC. Het goedgekeurde project uit de architectuurwedstrijd sluit aan bij de plannen voor Thurn&Taxis. Ook de wegeaanleg in Thurn&Taxis sluit aan bij de geplande activiteiten van het BILC.*

à fait compatible avec une zone comme celle du futur site de Tour et Taxis. De plus, l'organisation interne des voiries au sein du site de Tour et Taxis est dessinée de manière à fonctionner concomitamment aux activités du BILC.

**M. le président.-** La parole est à M. Peszta.

**M. Yaron Peszta.-** Je ne conteste pas la réalisation du BILC et encore moins la pertinence d'un tel centre de transbordement, mais bien sa localisation.

L'étude d'incidences n'est pas requise d'un point de vue réglementaire. Ce projet ne fait effectivement pas partie des installations classées en vertu de l'ordonnance de l'environnement, nécessitant une étude d'incidences, car elle requiert un permis 1A. La situation est identique en vertu de l'ordonnance sur les permis d'urbanisme.

Le législateur a néanmoins prévu que la Commission de concertation puisse exceptionnellement, en vertu de l'article 148 du COBAT, demander au gouvernement de réaliser une étude d'incidences, dans le cas où cela se justifie, bien que cela ne soit pas prévu par le cadre réglementaire. Comment peut-on justifier auprès des citoyens qu'un tel projet puisse être réalisé sans faire l'objet d'une étude d'incidences ? Une telle procédure est un dispositif codifié qui garantit l'indépendance du bureau d'étude par rapport au demandeur. Il est regrettable que l'on n'ait pas anticipé la réalisation d'une telle étude pour ce projet. Il s'agit d'une erreur stratégique.

Une des études commanditées par le Port révèle, par ailleurs, que l'impact de ce projet sera limité en termes d'environnement. Cet argumentaire a vraisemblablement été envoyé par les autorités du Port à de nombreux destinataires, vraisemblablement afin de justifier une série d'attaques dont il a fait l'objet.

Ce projet aurait, en outre, un impact environnemental positif, car il permettrait de réduire le nombre de trajets ainsi que le nombre de kilomètres parcourus. Il me paraît illogique et contraire au bon sens que l'entrée de grands camions se déchargeant sur des plus petits camions au BILC, lesquels essaieraient dans la ville, soit plus écologique et réduise le nombre de kilomètres

**De voorzitter.-** De heer Peszta heeft het woord.

**De heer Yaron Peszta (in het Frans).-** *Ik ben niet tegen de komst van het BILC, maar volgens mij wordt het op de verkeerde plaats gebouwd.*

*Noch de milieuwetgeving, noch de stedenbouwkundige wetgeving vereisen een effectenstudie over het BILC.*

*Toch kan de overlegcommissie op grond van artikel 148 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) de regering verzoeken om in bepaalde gevallen een effectenstudie uit te voeren, ook al is dat niet wettelijk verplicht. Het is dan ook jammer dat er geen studie komt.*

*Uit een van de studies die de Haven van Brussel bestelde, blijkt dat de gevolgen van het BILC voor het milieu beperkt zullen blijven. Het lijkt erop dat de Haven van Brussel die resultaten met opzet heeft laten lekken om het BILC te verdedigen.*

*Er wordt zelfs beweerd dat het BILC milieuvriendelijk is, omdat het transport over de weg zou worden beperkt. Dat is klinkklare onzin. Het BILC dient immers om goederen over te laden van grote vrachtwagens op kleinere vrachtwagens, die vervolgens uitzwermen over de stad.*

*De omvangrijke nota bevat vrij overtuigende argumenten over het nut van het BILC, maar met betrekking tot de locatie staat er enkel dat dit de ideale plaats voor de installatie van een stedelijk distributiecentrum is, omdat er een verbinding met het spoornet en de waterweg mogelijk is.*

*Die infrastructuurwerken zijn echter nog niet uitgevoerd. Bovendien wordt het BILC van het kanaal gescheiden door de Havenlaan. Om een modale transfer aan te moedigen ware het beter geweest om een terrein langs het kanaal te kiezen en niet een terrein aan de andere kant van een laan die 26 meter breed is! Nu moeten de goederen van het BILC naar het kanaal worden vervoerd, hetzij*

parcours.

Je poursuis sur la question de la localisation. J'ai lu la note attentivement. Celle-ci compte un nombre très élevé de pages. Elle est assez convaincante et fournit de nombreux arguments en faveur du BILC en général. A un seul endroit, on explique pourquoi le BILC doit se trouver là et pas ailleurs. C'est l'objet de ma question et de mon intérêt. Pourquoi là et pas ailleurs ? Il s'agit d'un tout petit paragraphe, au raisonnement étonnant : "La localisation du BILC est le lieu idéal pour l'installation d'un centre de logistique et de distribution urbaines."

Il s'agit normalement de la conclusion, de la proposition à démontrer, mais le paragraphe commence par là. "Le BILC est prêt à accueillir le rail, et le Port est demandeur du rétablissement de la liaison ferroviaire". Ce n'est donc pas le cas aujourd'hui ! "Par ailleurs, le récent test du transport de marchandises palettisées par la voie d'eau démontre que l'utilisation de la voie d'eau pour le BILC est possible et peut être économiquement positif".

Ce qu'il faut démontrer est que le BILC est bien relié par la voie ferrée et la voie d'eau. La démonstration n'est pas faite. Vous dites que, pour que le BILC fonctionne et soit efficace, il faut le raccorder au réseau de voies ferrées et à la voie d'eau. Je trouve qu'il s'agit ici d'une curieuse manière de démontrer la thèse. Si vous partez de la conclusion de votre démonstration pour effectuer celle-ci, vous avez évidemment toujours raison, mais cela ne constitue pas un raisonnement. Je ne suis donc pas convaincu.

Il est vrai qu'il est possible de raccorder la zone BILC à la voie ferrée, par des travaux d'infrastructures, et à la voie d'eau. Je rappelle tout de même la présence de l'avenue du Port entre les deux. Il faut traverser la rue pour arriver dans l'eau : nous ne nous trouvons pas directement au bord du canal. Avouez que cette forme de localisation est un peu étrange. Si l'on veut parler de transfert modal, l'idéal aurait été de choisir un terrain situé au bord du canal, et pas de l'autre côté d'une avenue d'une largeur de 26 mètres. Il faut trouver le moyen de transporter ces marchandises du canal vers le BILC en traversant l'avenue du Port, en passant en dessous ou au-dessus, ou en interrompant la circulation. Cela ne va pas de soi.

*onder of over de Havenlaan, hetzij door het verkeer te onderbreken.*

*Als ik het goed begrepen heb, is het BILC-project in het richtschema van Thurn&Taxis opgenomen en zouden beide projecten perfect verenigbaar zijn. Op de site van Thurn&Taxis zal het grootste stadspark sinds de 19de eeuw worden aangelegd. Hoe kan dat verenigbaar zijn met het BILC?*

Que l'on ne dise pas que le BILC est le bon endroit parce qu'il est relié au canal et à la voie ferrée, alors que les infrastructures de liaison doivent encore être réalisées. Ce raisonnement n'est pas très correct.

Je terminerai par une dernière réflexion. Vous avez cité le ministre-président, qui a tenu à répondre à mon interpellation pour sa partie. Je n'ai pas bien compris ce qu'il nous dit : le schéma directeur de Tour et Taxis aurait intégré le projet du BILC, et les deux seraient parfaitement compatibles. Je sais qu'à Tour et Taxis sera réalisé le plus grand parc urbain depuis le 19<sup>e</sup> siècle. Comment un "futur nouveau plus grand parc urbain depuis le 19<sup>e</sup> siècle" est-il compatible avec un BILC ? Je trouve ce raisonnement curieux et mon simple bon sens de député de base me dit, de prime abord, que cela n'est pas vrai. Un BILC, centre de transbordement et d'éclatement de marchandises, n'est pas compatible avec un parc urbain.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.-** Cela ne se trouve pas dans le parc urbain.

**M. Yaron Pesztat.-** Non, mais c'est juste à côté. En termes de compatibilité des activités, si on démontre que ces deux projets sont parfaitement compatibles alors, on peut tout démontrer. Tout est compatible avec tout et il n'y a pas de problème. Comprenez-vous ?

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.-** Je n'ai rien à décider par rapport à l'étude d'incidences.

Personnellement, je ne crois pas que ce soit nécessaire parce que nous avons effectué des études et que nous savons quel trafic supplémentaire de camions sera généré. Il est clair que Tour et Taxis générera encore beaucoup plus de trafic. Ce n'est pas un argument. Va-t-on réaliser une étude d'incidences pour Tour et Taxis ? En outre, pour des raisons pratiques, nous voudrions que ce projet puisse avancer et nous entendons ne pas retarder encore sa réalisation, mais ne vous inquiétez pas, je n'ai rien à dire à ce propos.

**M. Yaron Pesztat.-** Si cette demande de la Commission de concertation est formulée, elle est adressée au gouvernement.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.-** Le lieu du centre BILC avait été choisi dans le temps

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).-** *Het BILC komt niet in het stadspark.*

**De heer Yaron Pesztat (in het Frans).-** *Nee, maar wel juist eraan. Als u beweert dat die twee activiteiten verenigbaar zijn, dan is alles mogelijk!*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).-** *Mij lijkt een effectenstudie overbodig. We hebben immers voldoende studies uitgevoerd naar het bijkomende vrachtverkeer. Dat Thurn& Taxis veel extra verkeer zal veroorzaken, is geen argument. Komt er voor Thurn& Taxis een effectenstudie? Wij willen de verwezenlijking van het project niet nog meer vertragen. Maar wees gerust, ik heb over die effectenstudie niets te zeggen.*

**De heer Yaron Pesztat (in het Frans).-** *Het overlegcomité richt zijn vraag wel tot de regering.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).-** *De locatie voor het BILC werd*

pour la possibilité d'y avoir la multimodalité. Elle n'est pas encore réalisée aujourd'hui, notamment pour le rail - à Bruxelles, on a malheureusement démolé beaucoup de choses et on le regrette aujourd'hui -, mais dans les plans d'aménagement, il est toujours possible d'assurer la liaison. En ce qui concerne la liaison avec l'eau, un plan de circulation est déjà prévu. Il faudra utiliser l'avenue du Port, mais nous avons prévu un système de navettes. Nous avons déjà testé le transport de palettes pour transporter des marchandises par l'eau. Ce sera donc un système de navettes où les palettes sont transportées par camion jusqu'au BILC ou aux entreprises situées derrière le BILC.

Ce plan existe déjà. C'est aujourd'hui que nous devons décider à propos de ces éléments parce que MPro, un grand distributeur de matériaux de construction, localisé au bassin Vergote, va s'étendre à cet endroit, et donc les bateaux avec des palettes y arriveront également.

Je puis vous assurer que les négociations sont en cours. Par ailleurs, l'augmentation du cours du pétrole a un effet dopant sur l'attractivité des moyens de transport alternatifs comme le rail ou la voie d'eau. Le transport par voie d'eau se révèle dès lors plus intéressant pour les entreprises. Le projet BILC revêt dans ce cadre une importance fondamentale. Le plan a aujourd'hui le mérite d'exister. Le transport des marchandises à partir du canal vers ce centre de distribution est à ce stade planifié.

Je tiens à souligner, par ailleurs, que ce centre est uniquement destiné à approvisionner la ville et non à développer des activités supplémentaires qui nous amèneraient à transporter des marchandises transformées vers l'extérieur de Bruxelles. Je vous rejoins donc sur ce point.

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

*gekozen omdat het mogelijk is om daar een knooppunt van verschillende vormen van vervoer te creëren. Voor een aantal verbindingen, waaronder die met het spoor, is er nog werk aan de winkel, maar ze zijn wel realiseerbaar. Voor de verbinding met het water is er al een verkeersplan. Er komt een pendelsysteem via de Havenlaan, waarbij vrachtwagens paletten zullen vervoeren tot aan het BILC of de nabijgelegen ondernemingen.*

*Dit plan bestaat. Wij moeten nu beslissingen nemen omdat MPro, een grote distributeur van bouwmaterialen, wil uitbreiden op de plaats waar de schepen zullen aankomen.*

*De onderhandelingen zijn aan de gang. De stijging van de brandstofprijzen zorgt er trouwens voor dat transport per spoor of over het water steeds interessanter wordt. Het BILC kan daarin een belangrijke rol spelen.*

*Het BILC is trouwens enkel bedoeld om de stad te bevoorraden. Er kunnen geen extra activiteiten worden ontwikkeld om goederen van Brussel naar elders te vervoeren.*

*- Het incident is gesloten*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

**TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE**

**ET À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT A LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITE DES CHANCES ET DU PORT DE BRUXELLES,**

**concernant "la délocalisation des entreprises à l'avenue du Port".**

**M. le président.-** La secrétaire d'Etat Grouwels répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.-** A la suite de la décision prise par le gouvernement en date du 1er mars 2007 d'installer à l'avenue du Port une piscine à ciel ouvert, une série d'entreprises en activité au quai de Béco vont devoir être délocalisées. Suivant certaines informations, le Port devrait recevoir en compensation de cette délocalisation un ou des terrains installés en bord de la voie d'eau, représentant au total une superficie de 21.000 m<sup>2</sup>.

Toutefois, la proposition de délocalisation aux entreprises porterait sur une bande de terrain située en arrière du site BILC qui ne jouxte pas la voie d'eau. Faut-il en conclure que l'intérêt supérieur des entreprises passe au second rang par rapport au Port qui recevrait un ou des terrains au bord de la voie d'eau en compensation de la délocalisation imposée aux entreprises ? Ces dernières sont toujours, soit dix-huit mois après la décision du gouvernement, dans l'incertitude la plus totale sur la date de disponibilité réelle du nouveau terrain pour lequel une nouvelle voirie doit encore être aménagée.

Les permis pour la réalisation de cette voirie ont-ils été décernés ou doivent-ils encore être introduits ? Les entreprises qui envisageaient d'investir dans un village de la construction au bord du canal, comme le précise le masterplan du Port à l'horizon 2015, sont placées dans une situation inconfortable, les empêchant d'établir des plans précis de développement de leurs activités et des emplois qui y sont liés.

Vous n'avez certainement pas manqué de lire dans

**WERKEN,**

**EN TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENAREN-ZAKEN, GELIJKESANSBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,**

**betreffende "de delocalisatie van de bedrijven aan de Havenlaan".**

**De voorzitter.-** Staatssecretaris Grouwels zal de interpellatie beantwoorden.

Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *De regering besliste op 1 maart 2007 om een openluchtwembad aan te leggen aan de Havenlaan. Daarvoor moet een aantal havenbedrijven verhuizen. Bij wijze van compensatie voor de gedwongen verhuis zou de Haven van Brussel 21.000 m<sup>2</sup> grond langs het kanaal krijgen.*

*Nu blijkt dat het Brussels Gewest wil dat de havenbedrijven uitwijken naar een terrein aan de achterkant van het BILC, dat niet aan het kanaal grenst. Moet ik daaruit besluiten dat de havenbedrijven stiefmoederlijk worden behandeld, ten nadele van de Haven van Brussel, die wel terreinen langs het kanaal krijgt? De havenbedrijven hebben nog steeds geen zekerheid over hun toekomstige vestiging. Er moet trouwens nog een nieuwe weg worden aangelegd om de bereikbaarheid van de nieuwe terreinen te verbeteren.*

*Is er al een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de nieuwe weg? De havenbedrijven, die in een bouwmaterialendorp willen investeren, zitten in een lastig parket. Bij gebrek aan duidelijkheid kunnen ze hun activiteiten niet plannen.*

*U hebt ongetwijfeld in de krant gelezen dat in veel Belgische openluchtwembaden het aantal bezoekers dit jaar is gedaald. Toch houdt de regering hardnekkig vast aan haar plannen.*

la presse combien les piscines à ciel ouvert installées en différents points du pays ont enregistré un net recul de la fréquentation en 2008. Il est regrettable que M. Smet soit absent aujourd'hui, car cette partie de mon intervention le concerne plus particulièrement. Contre vents et marées, vous vous obstinez à aménager une piscine à Bruxelles, sans avoir mesuré la lourdeur des charges qui risquent de peser sur une telle réalisation.

En période de restriction budgétaire, ne serait-il pas d'une grande sagesse de renoncer provisoirement à des projets à la rentabilité aléatoire et favoriser le développement d'activités économiques pourvoyeuses d'emplois ?

Mme la secrétaire d'Etat voudrait-elle apporter les précisions suivantes :

Où en est la réalisation de la rue prévue sur le site du BILC permettant d'accueillir les entreprises délocalisées ? Les permis pour la réalisation de cette voirie ont-ils été décernés ? Est-il exact que les travaux de création de la rue ne débiteraient pas avant le chantier du BILC ? Dans l'affirmative, quand commenceront réellement les travaux de construction des entrepôts logistiques sur le site du BILC ?

Quels sont les résultats de la pré-commercialisation annoncée pour le BILC ? A quelle date le terrain annoncé en arrière du BILC sera-t-il rendu disponible ? Cette bande de terrain nécessite-t-elle des travaux préalables d'assainissement ?

#### *Discussion*

**M. le président.-** La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.-** M. Smet m'a demandé de répondre à vos questions ponctuelles, mais je ne répondrai évidemment pas à sa place pour ce qui concerne la piscine à ciel ouvert.

Il a bel et bien été tenu compte des souhaits des entreprises de matériaux de construction délocalisées du bassin Béco. Leur principale préoccupation était de trouver une place dans les environs de leur emplacement actuel. Ces entreprises sont actives dans la distribution urbaine, rendant par conséquent inenvisageable un déménagement vers l'avant-Port. De plus, un

*Gelet op de begrotingsproblemen van het Brussels Gewest is het beter om voorlopig af te zien van het openluchtzwembad en te investeren in economische activiteiten die jobs opleveren.*

*Hoe ver staat de aanleg van de weg op de BILC-site? Zijn de vergunningen in orde? Zal er met de werken voor die weg worden gewacht tot de bouw van het BILC is aangevat?*

*Heeft de voorafgaandelijke commerciële campagne al resultaten opgeleverd? Wanneer zal het terrein achter het BILC beschikbaar zijn? Moet de bodem er worden gezuiverd?*

#### *Bespreking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).-** De heer Smet heeft me gevraagd specifieke vragen te beantwoorden. Over het openluchtzwembad zal ik me niet uitspreken.

*Er is wel degelijk rekening gehouden met de wensen van de bedrijven in bouwmaterialen die het Bécodok moesten verlaten. Ze willen vooral in de omgeving van hun huidige vestiging blijven. Een terrein vlak naast het kanaal was voor hen geen prioriteit. Een verhuizing naar de voorhaven was geen optie, aangezien ze distributieactiviteiten ontwikkelen.*



emplacement le long de l'eau ne constituait pas une priorité.

Un emplacement relié à la voie d'eau est réservé à l'entreprise Binje-Ackermans (l'actuel MPro), qui utilise la voie d'eau ; les bâtiments déplacés seront intégrés à leur site qui se trouve au bassin Vergote. Les deux autres entreprises - Luypaert et Van Marcke - déménageront donc vers la partie libérée du site du BILC. J'insiste sur le fait qu'il s'agit d'une partie du site BILC, en zone portuaire. C'est à cause des nécessités liées à Tour & Taxis que nous avons envisagé l'aménagement d'une voirie intérieure. Le BILC s'est légèrement déplacé pour ce faire, ce qui a libéré un morceau de terrain à l'arrière.

**Mme Françoise Schepmans.-** Cette route est-elle déjà aménagée ?

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.-** Non. J'en parlerai dans la suite de ma réponse, en vous indiquant l'emplacement précis.

Même pour les deux entreprises de matériaux de construction qui ne seront pas établies le long du canal, un approvisionnement via celui-ci demeure possible. C'est ce qui a été démontré par l'expérience de transport par palettes organisée le 11 septembre dernier chez MPro au bassin Béco. Il existe déjà un plan de déplacement à ce propos.

L'AED établira le tracé d'une route à l'arrière du site de Tour & Taxis, qui traverse l'arrière du terrain BILC et du TIR, vers une rue existante. La construction de la voie permettant d'accéder aux terrains des entreprises sera réalisée indépendamment du chantier du BILC. Ces deux chantiers sont indépendants l'un de l'autre.

En principe, le site destiné à la relocalisation des entreprises est disponible, mais il n'est actuellement pas accessible. La demande de permis pour une nouvelle voirie est en cours. Si cela ne va pas suffisamment vite, il est prévu d'aménager une voie temporaire pour permettre d'accéder plus rapidement à ces deux entreprises. Elles désirent évidemment commencer à construire au plus vite leurs nouveaux bâtiments.

**Mme Françoise Schepmans.-** Vous me dites qu'il y a une demande de permis d'urbanisme pour l'aménagement de la voirie qui donnera accès aux entrepôts ou aux locaux de ces deux entreprises et

*Het bedrijf Binje-Ackermans (het huidige MPro) kreeg een terrein vlakbij het kanaal toebedeeld, aangezien het een beroep doet op het waterverkeer. De bedrijven Luypaert en Van Marcke zullen verhuizen naar het vrijgekomen deel van het BILC-terrein, en blijven dus binnen het havengebied. De aanleg van een binnenweg is nodig voor het project rond Thurn & Taxis. Om die weg te kunnen aanleggen, moet het BILC lichtjes opschuiven, waardoor een deel van het terrein achteraan vrij komt te liggen.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** Is deze weg al aangelegd?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).-** Neen.

*Voor de bedrijven die niet langs het kanaal liggen, blijft bevoorradings langs het water mogelijk, omdat de vracht op palletten kan worden geladen. Daarvoor is al een routeplan uitgewerkt. Op 11 september heeft MPro die methode met succes uitgeprobeerd. De Haven heeft het parcours van de weg achter de site van Thurn & Taxis uitgestippeld, over de terreinen van het BILC en van TIR. Het tijdschema voor de aanleg van de weg hangt niet af van de werf van het BILC.*

*Het terrein voor de nieuwe vestiging van de betrokken bedrijven ligt ter beschikking, maar is momenteel niet bereikbaar. We wachten op de vergunning voor de nieuwe weg. Als dat te lang duurt, zullen we een tijdelijke verbindingsweg aanleggen.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** De principebeslissing voor de bouw van een wembad is achttien maanden geleden genomen. De MR-fractie zou graag te horen krijgen wanneer

que, si ce n'est pas réalisé dans les temps nécessaires, une voirie provisoire sera aménagée.

La décision de construire une piscine et de délocaliser a été prise il y a dix-huit mois et je voudrais qu'on avance concrètement des dates. La réponse que vous me donnez ne peut pas satisfaire ces entreprises. Dire que les permis ont été introduits et que, s'ils ne sont pas délivrés en temps utile une voie sera réalisée pour leur permettre d'avoir accès à ces terrains et de construire les bâtiments, est une réponse extrêmement imprécise par rapport à l'attente de ces entreprises.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.-** J'espère qu'on prendra aussi vite que possible une décision ferme et claire. J'y travaille. Les négociations avec les entreprises sont presque terminées et ce, de manière satisfaisante pour les entreprises. C'était un grand souci pour moi parce qu'il est important de montrer au monde des entreprises que nous voulons encore garder des entreprises en Région bruxelloise. En ce sens, votre question a été un peu prématurée. J'espère pouvoir vous annoncer dans les semaines qui viennent que tout est décidé et que tout va commencer.

**Mme Françoise Schepmans.-** Je prends note. Je constate toutefois que, d'une façon générale, à propos de tous les projets qu'il veut faire aboutir, le gouvernement nous répond qu'il nous préviendra lorsque la décision sera prise. En attendant, nous attendons fort longtemps que ces décisions tombent.

Si vous êtes à la fin de vos négociations avec ces entreprises, je suppose que des dates ont dû être avancées pour que les entreprises puissent se préparer à ce déménagement.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.-** Tout est prévu. Ces entreprises restent là où elles sont jusqu'à ce que tout soit mis en ordre pour leur déménagement.

Une des deux entreprises sera délocalisée temporairement sur un autre site, mais elle a marqué son accord. Dans l'intervalle, nous construisons les nouveaux bâtiments. Tout le calendrier est désormais fixé. Nous avons un accord avec le ministre Smet et avec les entreprises. Il nous reste à le formaliser avant d'entamer les travaux.

*de werken zullen beginnen, net zoals voor de aanleg van de zonet besproken weg. De betrokken bedrijven willen graag weten wanneer het terrein beschikbaar is en de constructie van de gebouwen een aanvang kan nemen.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).-** *Ik hoop dat er hierover spoedig duidelijkheid komt. De regering praat met de betrokken bedrijven en wil hen in Brussel houden. Uw vraag komt eigenlijk te vroeg. Ik hoop dat er in de loop van de volgende weken een beslissing wordt genomen.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *De regering heeft ons al meermaals een dergelijk nietszeggend antwoord gegeven. Ik veronderstel dat er met de betrokken bedrijven toch over een datum werd gepraat, zodat ze hun verhuis kunnen voorbereiden.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).-** *Er werd niets aan het toeval overgelaten. De bedrijven blijven ter plekke tot ze klaar zijn om te verhuizen.*

*Een van de twee bedrijven heeft ermee ingestemd om tijdelijk naar een andere locatie te verhuizen tot de nieuwe gebouwen klaar zijn. Er is een uitvoeringsschema opgesteld in overleg met minister Smet en de bedrijven. Zodra dat definitief is goedgekeurd, kunnen de werken van start gaan.*

**Mme Françoise Schepmans.**- Tant que les bâtiments ne seront pas prêts à accueillir ces entreprises, le chantier de la piscine ne débutera donc pas.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.**- J'ai pris un accord ferme avec M. Smet en ce sens.

**Mme Françoise Schepmans.**- Je prends acte que les travaux de la piscine ne commenceront pas tant que ces entreprises ne seront pas installées concrètement sur un autre terrain. Permettez-moi néanmoins d'être sceptique par rapport à votre réponse.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

ET À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT A LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU PORT DE BRUXELLES,

concernant "la possibilité de faciliter l'accès des cyclistes le long du port".

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *Zolang de gebouwen niet klaar zijn, zal er dus niet met de werken voor het zwembad worden gestart?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).**- *Ik heb daarover een formeel akkoord met minister Smet.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *Ik noteer dat de werken voor het zwembad niet zullen beginnen voor de bedrijven op een ander terrein zijn ondergebracht, maar ik blijf sceptisch.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

EN AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENAREN-ZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de mogelijkheid de toegang voor fietsers langs de haven te verbeteren".

**M. le président.-** La secrétaire d'Etat Grouwels répondra à la question orale.

La parole est à Mme Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *Afin de faciliter l'accès des cyclistes de la périphérie vers le centre ville, des parlementaires avaient évoqué la création d'un réseau express régional cyclable. Le Fietersbond préconise l'aménagement d'un passage sous le pont Van Praet à hauteur du Bruxelles Royal Yacht Club (BRYC) afin d'éviter aux cyclistes une circulation dense en surface et un contournement fastidieux, comme c'est le cas actuellement. Le Port de Bruxelles est également favorable à ce projet. Le BRYC, dont le terrain sera traversé par les cyclistes, y est toutefois opposé.*

*Vu l'importance de cette liaison, il importe d'élargir la concertation afin d'aboutir rapidement à une solution satisfaisante. Pourquoi le BRYC a-t-il refusé jusqu'à présent de coopérer à ce projet de passerelle? Le Port de Bruxelles a-t-il effectivement réalisé une étude sur la possibilité d'un passage? Quels en sont les résultats? Une nouvelle concertation entre les parties est-elle prévue? Quelles initiatives la Région compte-t-elle prendre concernant l'aménagement de ce passage? Un calendrier est-il déjà prévu?*

**De voorzitter.-** Staatssecretaris Grouwels zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Voor het reces stelden parlementsleden van verschillende partijen hun idee voor om een soort gewestelijk expressnet voor fietsers aan te leggen. De bedoeling is om fietsers uit de rand de mogelijkheid te geven om op een vlotte manier het centrum te bereiken. Uiteraard zullen daarvoor nog de nodige infrastructurele aanpassingen moeten gebeuren.

Tijdens een studie- en ontmoetingsdag op het water, op 26 augustus 2008, pleitte de Fietersbond voor een onderbrugging van de Van Praetbrug ter hoogte van de Brussels Royal Yacht Club. Nu moeten de fietsers daar immers een moeilijke omweg maken om de brug te passeren, waarbij ze in het drukke en gevaarlijke verkeer belanden. Dit alles heeft een enorm tijdverlies tot gevolg, waardoor een groot deel van de voordelen van het fietsen tot aan het werk wegvallen.

Een afgevaardigde van de Haven van Brussel zei dat de Haven zelf al een studie heeft laten uitvoeren. Daaruit zou blijken dat het project technisch haalbaar is en dat de haven er zelf geen graten in zou zien dat er een onderbrugging komt.

Het probleem is echter de jachtclub. De fietsers zouden immers gedeeltelijk over hun terrein moeten rijden. De club wees een eerste voorstel van doorgang echter af. Gezien het belang van deze verbinding, lijkt het me echter logischer dat er via een ruimer overleg snel een bevredigende oplossing voor de fietsers wordt gevonden.

Waarom weigerde de jachtclub tot nog toe mee te werken aan een onderbrugging van de Van Praetbrug?

Heeft de Haven van Brussel inderdaad een studie uitgevoerd naar de mogelijkheid om de Van Praetbrug te onderbruggen voor fietsers? Wat waren de eventuele resultaten van deze studie?

Komt er een nieuw overleg tussen de verschillende partijen?

Welke initiatieven zullen minister Smet en u nemen om ervoor te zorgen dat deze doorgang voor de

**M. le président.** - La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).** - *Je réponds aussi au nom de M. Smet. Le passage en dessous du Pont Van Praet est effectivement un chaînon manquant essentiel dans la liaison avec la périphérie. Beliris, en charge de cette partie du canal, en a examiné la faisabilité et en a esquissé les plans en concertation avec le Port de Bruxelles. Celui-ci a d'ailleurs marqué son accord pour la réalisation du projet, par rapport à la largeur navigable disponible et par rapport à la protection de l'infrastructure contre d'éventuelles collisions avec des bateaux.*

*Les cyclistes emprunteraient une passerelle métallique suspendue sous le pont, comme cela se pratique déjà sur le canal à Halle et à Gand. Dans le cadre de l'étude Beliris, le Port dit que la solution ne présente pas d'inconvénient pour la navigation.*

*Au cours de l'enquête publique en 2002, aussi bien le BRYC que la Donation Royale se sont opposés au projet. La piste cyclable emprunte en effet le terrain que loue la Donation au BRYC, pour arriver en contrebas du pont Van Praet. Ces deux parties estiment en effet qu'il s'agit d'une infraction au droit d'usage exclusif des terrains, en vertu du contrat de location en vigueur jusqu'en 2018.*

*Il s'avère toutefois que les esprits soient à nouveau mûrs pour reconsidérer la question. Les nouveaux exploitants du BRYC seront peut-être plus enclins à l'idée d'obtenir des clients potentiels parmi les cyclistes de passage. Le ministre Smet compte leur soumettre à nouveau la question.*

*Entre-temps, le gouvernement n'est pas resté inactif et, dans l'attente d'une solution éventuelle sous le pont, a réexaminé l'aménagement d'une piste cyclable en surface pour une circulation plus sûre et plus confortable. Les travaux en cours seront achevés d'ici la fin de l'année. En raison de sa longueur, le passage sous le pont sera dépourvu de tout contrôle social. Nous préconisons dès lors une circulation en surface des vélos pendant la nuit.*

fietsers er komt? Is er al een tijdschema?

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.**- Ik antwoord mede in naam van de heer Smet.

De passage onder de Van Praetbrug is voor fietsers inderdaad een erg belangrijke missing link in een vlotte en aangename route van de rand naar het stadscentrum. De ingreep werd indertijd bestudeerd door Beliris, dat dit stuk van de kanaalroute voor zijn rekening heeft genomen. De plannen voor een passage onder de brug werden uitgetekend door het studie bureau van Beliris, dat hierover overlegde met de Haven. De Haven gaf haar goedkeuring, zowel in verband met de beschikbare vaarbreedte, als in verband met de beveiliging van de infrastructuur in het geval een boot de fietserspassage zou raken.

De fietsers rijden op een soort metalen balkonconstructie die onder het brugdek aan de kademuur wordt opgehangen. Deze oplossing is verderop langs het kanaal in Halle reeds uitgevoerd en is ook in Gent veralgemeend.

De Haven heeft zelf geen studie besteld, maar werd wel bij de Belirisstudie betrokken. Haar rol was erover te waken dat een eventueel fietspad de scheepvaart niet in het gedrang zou brengen. De Haven kon akkoord gaan met wat er was uitgetekend.

Tijdens het openbaar onderzoek in 2002 tekenden zowel de Brussels Royal Yacht Club (BRYC) als de Koninklijke Schenking bezwaar aan tegen de aanleg. De fietsroute passeert immers op privé-terrein om onderaan de Van Praetbrug aan te komen. Het terrein is eigendom van de Koninklijke Schenking, die het doorverhuurt aan de vzw BRYC. Beide argumenteren dat passerende fietsers een inbreuk vormen op het exclusieve gebruiksrecht van de terreinen, zoals bepaald in een huurcontract dat nog tot 2018 loopt.

Het klopt dat de geesten nu misschien wel rijp zijn om de oplossing opnieuw te bekijken. De BRYC heeft onlangs nieuwe uitbaters gekregen, die misschien blij zijn met de extra klanten die langs het clubhuis zouden passeren. Minister Smet zal de Koninklijke Schenking en de BRYC opnieuw

**M. le président.** - La parole est à Mme Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe** (*en néerlandais*).- *Il est positif que la situation soit reconsidérée, vu la différence énorme que ce passage sous le pont représenterait pour les cyclistes en termes de temps et de sécurité.*

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat** (*en néerlandais*).- *Le fait que le Port n'ait pas déterminé d'obstacle pour la navigation et soit un allié dans ce projet est fondamental. Il convient seulement d'infléchir la Donation Royale afin qu'elle autorise le passage de cette piste sur sa propriété.*

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

**À MME BRIGITTE GROUWELS,  
SECRÉTAIRE D'ÉTAT A LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE  
LA FONCTION PUBLIQUE, DE  
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU PORT  
DE BRUXELLES,**

**concernant "le transport des déchets ménagers".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.**- Le site internet du Port aborde la question du transport durable des

aanschrijven met de vraag om de situatie te herbekijken.

Ondertussen heeft de administratie echter niet stilgezeten: in afwachting van een eventuele oplossing onder de brug, werden de fietspaden bovengronds hertekend voor een veiliger en comfortabeler fietsverkeer. Deze werken zijn momenteel in uitvoering en zijn nog voor het einde van dit jaar achter de rug. Aangezien de route die onder de brug loopt over een vrij grote afstand geen sociale controle heeft, is de aanleg bovengronds ook een oplossing voor het nachtelijk fietsverkeer.

**De voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Het verheugt mij dat de situatie zal worden herbekeken, aangezien het enorm verschil voor de fietsers zou betekenen als zij onder de brug door konden. Dat is niet alleen veel sneller, maar ook veel veiliger.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.**- Het is al positief dat de Haven geen obstakel voor de scheepvaart heeft vastgesteld en een bondgenoot in dit project is. Nu moet enkel nog de Koninklijke Schenking worden overhaald om een doorgang op haar privéterrein toe te staan.

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

**AAN MEVROUW BRIGITTE  
GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN  
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
GEWEST, BELAST MET AMBTENAREN-  
ZAKEN, GELIJKESANSBELEID EN  
DE HAVEN VAN BRUSSEL,**

**betreffende "het vervoer van huishoudelijk afval".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (*in het Frans*).- *Op de website van de Haven staat te lezen dat*

déchets ménagers dans la Région de Bruxelles-Capitale. On y lit notamment que les candidats investisseurs doivent manifester leur candidature avant le 22 juin 2007.

Plus aucune information n'est donnée par le site du Port sur l'évolution de ce dossier, qui représente une possibilité de rationaliser l'acheminement des déchets ménagers, collectés au sud de Bruxelles, vers l'incinérateur.

On peut déplorer l'absence de mise à jour de son site par le Port, qui n'hésite pas, par ailleurs, à faire état de l'accessibilité exceptionnelle de ses installations.

Au cours d'une communication, vous avez mentionné que trois firmes avaient répondu de façon satisfaisante aux exigences du cahier des charges.

Plus d'un an après la date fixée pour la présentation d'un dossier de candidature, plus aucune information n'est fournie au sujet de l'évolution de la question du transport des déchets ménagers.

Pourriez-vous nous apporter quelques précisions sur l'état d'avancement du dossier ? Quand une décision finale peut-elle être attendue ?

**M. le président.-** La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.-** En matière de transport de déchets, j'aimerais rappeler que ce dossier est également traité par mon collègue en charge de la Propreté publique, le secrétaire d'Etat Emir Kir. Je peux vous confirmer que nous avons mené des discussions avant le congé parlementaire avec les trois entreprises ayant introduit les meilleurs projets dans le cadre de notre appel à projets. Il s'agit des entreprises Shanks, Veolia et J. Lemaire. Dans ce dossier, nous visons un transport plus durable, raison pour laquelle nous étudions également les possibilités en matière de trafic ferroviaire, en plus du trafic fluvial. L'offre de Shanks organise le transport de déchets via le rail.

Le Port n'est pas le passeur de commande direct et est associé au dossier en tant qu'instance consultative, à l'instar de Bruxelles-Propreté. Il est donc logique que vous ne puissiez trouver aucune information à ce sujet sur le site internet du Port.

*kandidaat-investeerdere tot 22 juni 2007 de tijd hadden om een project in te dienen voor het duurzaam vervoer van huishoudelijk afval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De website vermeldt echter niets over de evolutie van dit dossier.*

*U hebt tijdens een persbericht meegedeeld dat drie firma's aan de voorwaarden van het bestek voldoen. Hoe ver staat het dossier ondertussen? Wanneer zal de eindbeslissing vallen?*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).-** *Ik behandel dit dossier samen met mijn collega Kir, die bevoegd is voor Openbare Netheid. Wij hebben voor het zomerreces gesprekken gevoerd met de drie ondernemingen die de beste projecten hadden ingediend naar aanleiding van onze projectoproep. Het betreft de ondernemingen Shanks, Veolia en J. Lemaire. In dit dossier viseren wij een meer duurzaam vervoer waarbij naast de waterweg ook de mogelijkheid van het spoorvervoer wordt onderzocht. De offerte van Shanks organiseert het afvaltransport via het spoor.*

*De Haven is geen rechtstreekse opdrachtgever en wordt bij het dossier betrokken als raadgevende instantie, net zoals Net Brussel. Het is dus logisch dat u op haar website geen informatie hierover terugvindt.*

Vu que nous disposons à présent de tous les éléments nécessaires, mon collègue Emir Kir et moi-même allons soumettre le dossier au gouvernement au plus tard au mois de novembre. Ce projet est d'ailleurs inscrit dans l'accord gouvernemental et revêt une implication financière importante.

Après que le gouvernement aura rendu son avis, le projet pourra éventuellement poursuivre sa concrétisation, notamment pour ce qui est de l'étude de mobilité, de la concertation avec les communes et de la demande des permis nécessaires.

Je vous fixe d'ores et déjà rendez-vous en décembre de cette année pour vous commenter la décision du gouvernement.

**M. le président.-** La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.-** Je serai très attentive à votre communication sur ce dossier, que j'attends pour le mois de décembre.

En présentant sa politique de tri des déchets, le secrétaire d'Etat Emir Kir a évoqué dans la presse un projet d'entreprises de tri de déchets de construction sur les communes de Drogenbos et de Leeuw-Saint-Pierre, en Région flamande, qui prévoit le transport des déchets par le canal. Si ce type de projet est envisageable juste à côté de chez nous, il n'y a pas de raison qu'il ne puisse trouver sa concrétisation sur le canal en Région bruxelloise.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.-** Il y a une différence entre les déchets de construction et les déchets ménagers. C'est le projet de transport des déchets ménagers qui sera bientôt mis sur la table du gouvernement bruxellois.

*- L'incident est clos.*

*Nu wij alle elementen in handen hebben, zal ik het dossier ten laatste in november aan de regering voorleggen. Zodra de regering haar standpunt heeft bepaald, kan eventueel met de concretisering worden verdergegaan (mobiliteitsstudie, overleg met de gemeenten en aanvraag van de nodige vergunningen).*

*Ik zal u in december de beslissing van de regering toelichten.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Bij de voorstelling van zijn sorteerbeleid heeft staatssecretaris Kir verwezen naar een sorteerproject in Drogenbos en Sint-Pieters-Leeuw, waarbij bouwafval over het kanaal wordt vervoerd. Een dergelijk project moet ook in Brussel mogelijk zijn.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).-** *Ons project heeft betrekking op huishoudelijk afval en niet op bouwafval.*

*- Het incident is gesloten.*